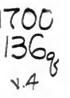


Asien

Deutsch-Asiatische Gesellschaft, Münchner Orientalische Gesellschaft


1700
136q
v.4




Dei
Sub Numine
Viget

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft

Unter Mitwirkung hervorragender Fachmänner

herausgegeben

von

Dr. VOSBERG-REKOW

IV. Jahrgang

(Vom 1. Oktober 1904 bis 1. Oktober 1905.)



BERLIN

Verlag von Hermann Paetel

1905

Verzeichnis der Mitarbeiter des IV. Bandes.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten; die eingeklammerten Zahlen geben die Heftnummern an.)

INHALTSVERZEICHNIS.

[redacted]

Berichte über die Veranstaltungen der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

Bücherbesprechungen.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Allgemeines.

Türkei.

Persien.

Konsulatsberichte.

Ausschreibungen und industrielle Unternehmungen.

Russisches Asien.

Allgemeines.

Sibirien.

Kaukasusländer, Turkestan etc.

Amur- und Küstengebiet.

Ausschreibungen, industrielle Unternehmungen etc.

Indien und Australasien.

Allgemeines.

Indien.

Hinterindien, Siam etc.

Niederländisch-Indien.

Australasien.

Ausschreibungen und industrielle Unternehmungen.

Ostasien.

China.

Japan.

Russland.

Ausschreibungen und industrielle Unternehmungen.



ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1904, Oktober. **No. 1.** **IV. Jahrgang.**

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft veranstaltet im IV. Quartal 1904 nachstehende Herrenabende und öffentlichen Vorträge:

Am Freitag, den 14. Oktober, Herrenabend im Restaurant von E. Würst, Potsdamerbrücke. — Kein Weinzwang. — „Nanking und seine Umgebung."
Herr Major z. D. **Freiherr von Reitzenstein.**

Am Freitag, den 28. Oktober, Öffentlicher Vortrag im Künstlerhaus, Bellevuestr. 3. „Die weltpolitische Bedeutung der englischen Invasion in Tibet."
Herr **Direktor Dr. Vosberg-Reckow.**

Am Freitag, den 11. November, Herrenabend im Restaurant von E. Würst, Potsdamerbrücke. — Kein Weinzwang. — Versammlung und Konstituierung der Sektionen.

Am Freitag, den 25. November, Öffentlicher Vortrag im Künstlerhaus, Bellevuestr. 3. „Friedrich der Grosse und die ostasiatische Handelspolitik."
Herr **Professor Dr. Warschauer.**

Am Freitag, den 9. Dezember, Herrenabend im Restaurant von E. Würst, Potsdamerbrücke. — Kein Weinzwang. — „Die deutsche Exportindustrie und der Zwischenhandel in China."
Herr **Dr. August Etienne.**

Zu den Vorträgen werden jeweilig besondere Einladungskarten versandt.

Der Präsident: **Freiherr von der Goltz.**
Der Vizepräsident: **Dr. jur. Seidenspinner.**
Der Schriftführer: **Dr. Vosberg-Rekow.**

Münchner Orientalische Gesellschaft.

Vortrags-Programm für das Winterhalbjahr 1904/5.

II. Zyklus öffentlicher Vorträge.

27. Oktober: Professor Dr. Günther: „Die Entschleierung Japans (bis auf Franz von Siebold)."

8. November: Dr. Georg Wegener-Berlin: „Tibet, Lhassa und die Wege dorthin" (mit Lichtbildern).

30. November: Prof. Dr. Hommel: „Die Topographie Babels nach den Berliner Ausgrabungen" (mit Lichtbildern).

7. Dezember: Geh. Regierungsrat Professor Dr. Prutz: „Die großen geistlichen Ritterorden im Morgenlande."

18. Januar: Professor Dr. Conrady-Leipzig: „Acht Monate in Peking, Beobachtungen aus der Zeit nach den chinesischen Wirren."

17. Februar: Dr. Hugo Grothe: „Kleinasien im Spiegel von vier Jahrtausenden" (mit Lichtbildern).

15. März: Kais. Unterstaatssekretär z. D. **Prof. Dr. v. Mayr:** „Die Bevölkerung von Britisch-Indien" (nach dem neuen Census von 1901).

Wissenschaftliche Sitzungen (8¼ Uhr)

im Speisesaal des **Hotels „Roter Hahn"** (Karlsplatzrondell)

16. November: Professor Dr. Götz: „Historische Kampfstätten im Lande der Bulgaren."

25. Januar: Dr. K. Roth-Kempten: „Kulturbilder aus Byzanz."

8. Februar: Privatdozent Dr. Ernest Lindl: „Die Armenier einst und jetzt."

22. März: Reg.-Assessor Dr. Lichtenstädter: „Nationalität, Religion und Volkswirtschaft in ihren wechselseitigen Beziehungen im Orient."

4. April: Lycealprof. Dr. Euringer-Dillingen a. D.: „Meine Reise zum Sinai."

12. April: Prof. Dr. Eheberg-Erlangen: „Das türkische Finanz- und Steuerwesen."

Die Zyklusvorträge finden in den Prinzensälen des Café Luitpold, die „wissenschaftlichen Sitzungen" im Hotel „Roter Hahn" (Karlsplatzrondell) statt. Weitere Einzelheiten und etwaige Änderungen wie Erweiterungen des Programms werden den Mitgliedern durch das geschäftsführende Sekretariat (**Dr. med. Loeb**, Theatinerstr. 40/41) mitgeteilt.

Dr. jur. et phil. Hugo Grothe,
Generalsekretär.
München-Pasing, Waldkolonie.

Professor Dr. Georg von Mayr,
Kais. Unterstaatssekretär z. D.,
Geschäftführender Präsident.

Chinas Vorherrschaft über Tibet in Vergangenheit und Gegenwart.

Nach englischen Quellen bearbeitet von Said Ruete.

Mit der am 3. August d. J. erfolgten Okkupation Lhassas seitens der gegen Tibet ausgesandten indischen Expedition ist die gleich schwierige wie bedeutungsvolle Frage der chinesischen Vorherrschaft über Tibet hochgradig akut geworden und nimmt dementsprechend auch einen breiten Raum in der englischen Tagespresse ein.

Bei der kritischen Betrachtung dieser Frage bedarf es einer besonderen, scharf getrennten Beurteilung der während der letztverflossenen Jahre tatsächlich ausgeübten Vorherrschaftsrechte Chinas und der geschichtlichen Vorgänge, auf welche das Ostreich seine Ansprüche gründet.

In einer offiziellen Mitteilung des indischen Auswärtigen Amtes an den Staatssekretär für Indien vom 8. Januar 1903 ist klar zum Ausdruck gebracht, „daß China eine nominelle Vorherrschaft über Tibet ausübt". In demselben Dokument wird weiterhin die Stellung Chinas ausführlich erörtert und dargelegt, daß bereits im Juli 1874 der damalige englische Gesandte in China, Mr. Wade, dem Earl Granville den Vorschlag unterbreitete, eine halboffizielle Mission nach Tibet zu entsenden, um Handelsbeziehungen mit jenem Lande erfolgreich anzubahnen; hinzufügend, daß dieses geschehen solle »ohne Rücksicht auf den Hof zu Peking, welcher wiederholt erklärt habe, daß in dieser wie in jeder anderen Angelegenheit Tibet freie Entschließung habe«. Und nach weiterer Aufführung kurzer geschichtlicher Daten erklärt die indische Regierung: »Wir sind der Ansicht, daß bisher jeder Versuch, sich der Vermittelung Chinas zu bedienen, wenn es galt, Abmachungen mit Tibet zu treffen, einem völligen Mißerfolg gleichkam, und daß die Ursache hierfür in der Einmischung dieser dritten Macht zu suchen ist. Wir betrachten die sogenannte Vorherrschaft Chinas über Tibet als eine verfassungsmäßige Erdichtung — ein politisches Zerrbild, das nur, da es beiden Teilen genehm war, aufrecht erhalten werden konnte. China behauptet unentwegt, daß es bestrebt sei, die durch Unkenntnis und Starrsinn aufgerichteten Schranken niederzureißen, um Tibet dem Einfluß der Zivilisation und dem Handel zu eröffnen, daß diese schönen Pläne aber durch die Beschränktheit der Lamas stets vereitelt würden. Auf der anderen Seite ist Tibet nur zu bereit, unseren Wünschen zu entsprechen, wäre es nicht durch das despotische Veto seines Suzeräns daran verhindert. Dieses feierliche Possenspiel ist immer von neuem in Szene gesetzt worden, ohne seiner betrügerischen Wirkung Abbruch zu tun. In der Tat nehmen die beiden chinesischen Amban in Lhassa nicht die Stellung von Vizekönigen, sondern diejenige von Gesandten ein, und die ganze chinesische Soldateska, auf welche dieses Trugbild der Suzeränität aufgebaut ist, besteht aus weniger denn fünfhundert schlecht bewaffneten Leuten.« Zum Schluß wird alsdann gesagt, daß, wenn die Regierung gewillt sei, ihre bisher geübten diplomatischen Gepflogenheiten beizubehalten, welches eine Anerkennung der chinesischen Vorherrschaft bedeuten würde, es unerläßlich erscheine, fernere Verträge nicht von der britischen und chinesischen Regierung allein, sondern unter Hinzuziehung eines tibetanischen Vertreters vollziehen zu lassen.

Oberst Younghusband ist augenscheinlich der Auffassung, daß gegenwärtig die Chinesen — unbeeinflußt von der möglicherweise früher ausgeübten Machtvollkommenheit — so gut wie keine Autorität über die Tibetaner betätigen, denn in einem unter dem 8. Oktober v. J. an den Staatssekretär des Äußeren nach Simla gerichteten Depesche faßt er sein Urteil dahin zusammen, „daß selbst wenn die Chinesen weniger Gleichgültigkeit an den Tag legen würden, sie gegenüber den Tibetanern so gut wie nichts ausrichten könnten". Die Unfähigkeit der Chinesen wird fernerhin durch einen in der Peking Gazette vom 23. Mai v. J. veröffentlichten Bericht des Senior Amban Yu Kang an den Kaiser von China illustriert. Er vermeldet, daß, durch die in steigender Zahl von der Grenze her eintreffenden alarmierenden Nachrichten veranlaßt, er die tibetanischen Kablons — die Berater der Regierung — vor sein Yamên geladen und ermahnt habe, unter keiner Bedingung einem Einmarsch englischer Truppen mit den Waffen entgegenzutreten, sondern bezüglich der schwebenden Fragen verständnisvoll zu verhandeln. „So", berichtet der Amban, „waren die Ermahnungen, welche ich an dieselben richtete, indem ich gleichzeitig ihr Verhalten, welches durchaus demütig war, beobachtete. Da aber Widersetzlichkeit in dem Charakter der tibetanischen Barbaren eingewurzelt ist, läßt es sich nicht voraussagen, ob sie gehorchen und die Verhandlungen in versöhnlichem Geiste führen werden, wenn die Lage erst kritisch geworden ist." Die Ereignisse haben erwiesen, daß die Lehren des chinesischen Amban ohne Einfluß auf die Tibetaner geblieben sind. Während der ganzen Dauer der Expedition haben sie den offiziellen Weisungen der chinesischen Regierung entgegengehandelt; es scheint, als ob das Ansehen Chinas seit der diesem Reiche durch Japan zugefügten Niederlage völlig geschwunden ist. Auch haben die Tibetaner, wie immer sie sich auch rechtfertigen mögen, zweifellos unter dem Eindruck gehandelt, daß sie auf den Schutz des Kaisers von Rußland rechnen könnten, welcher, wie sie gern prahlten, weit mächtiger sei als der Herrscher Chinas.

Zu richtiger Beurteilung der Lage muß auch eines unter dem 24. April d. J. an die Morning Post gerichteten Briefes der Missionarin Miss Annie R. Taylor, der einzigen in Tibet lebenden Engländerin, Erwähnung getan werden, in dem sie auf das Entschiedenste erklärt, daß allein die Chinesen für den seitens Tibets geleisteten Widerstand verantwortlich seien; sie gibt der Überzeugung Ausdruck „daß die Ambans größeren Einfluß denn seit langen Jahren in Lhassa besäßen". Sie bestätigt ferner, daß die Tibetaner den Augenblick herbeisehnten, wo sie das chinesische Joch abwerfen könnten, und daß sie vor einigen Jahren erwogen hätten, eine Gesandtschaft zu Lord Curzon — dem indischen Vizekönig — zu entsenden, um das Protektorat Groß-Britanniens zu erbitten. Da sie jedoch bezweifelten, ihr Vorhaben verwirklicht zu sehen, glaubten sie an Rußland Anlehnung suchen zu müssen, „denn diese Macht habe keine Angst vor China". Miss Taylor ist der Ansicht, „daß die Chinesen hoffen, nach einer Niederlage der Tibetaner als

Vermittler auftreten und, nachdem die Macht des Dalai Lama gebrochen sei, die Herrschaft über Tibet an sich reissen zu können" und sie ermahnt die englische Regierung, die Augen offen zu halten, damit das Ergebnis der Expedition die Befreiung der Tibetaner von chinesischer Tyrannei sein möge und Tibet den Tibetanern — natürlich unter britischem Protektorat — erhalten bleibe.

Wie auch immer die gegenwärtig seitens Chinas betätigte Autorität beschaffen sein möge, es scheint hinlänglich festzustehen, daß das Reich der Mitte bis vor kurzem eine mehr als dem Namen nach gefestigte Vorherrschaft über Tibet ausübte. Es läßt sich nicht mit Bestimmtheit feststellen, von welcher Epoche ab die chinesische Regierung ihren Einfluß in den Angelegenheiten Tibets zuerst fühlbar machte, es ist Tatsache, daß der erste der Dalai Lamas, Navang Lobsang, welcher im Jahre 1643 den klösterlichen Palast von Potala wieder aufbaute, den Titel eines Dalai — oder Ocean — Lama zu jener Zeit vom Kaiser von China verliehen erhielt. Doch war bis zum Jahre 1720 die chinesische Vorherrschaft seitens der Machthaber in Lhassa nicht unbedingt anerkannt. Der Tod des ersten Dalai Lama wurde während nicht weniger denn 16 Jahren durch einen ehrgeizigen Nomen-Khan, der im Namen des Verstorbenen die Regierung fortführte, verheimlicht. Als der Betrug schließlich ruchbar wurde, brach eine allgemeine Empörung aus; ein Heer von Dsungarien — Eleuthen — stürmte Lhassa im Jahre 1717 und ermordete den Nomen-Khan. Eine Periode größter Unsicherheit folgte, bis im Jahre 1720 der Kaiser von China, Kang-hi, eingriff, durch Einsetzung des rechtmäßigen Dalai Lama in seine Machtbefugniße Ruhe und Ordnung wieder herstellte und gleichzeitig zwei Residenten — Amban —, denen eine angemessene Leibwache beigegeben wurde, als seine Vertreter in der tibetanischen Hauptstadt bevollmächtigte. Von diesem Zeitpunkte dürfte die formelle Vorherrschaft Chinas über Tibet zu datieren sein.

Innere Unruhen, welche im Jahre 1749 erneut ausbrachen, gaben den Chinesen willkommene Gelegenheit, ihre Position in Tibet zu stärken. In diesem Jahre veranlaßten die Amban den Tod des Regenten, und als bei der dieser Tat folgenden allgemeinen Erhebung einige Chinesen durch Tibetaner ermordet wurden, benutzte China diesen Vorfall, um eine Expedition behufs Wiederherstellung geordneter Zustände einrücken zu lassen. George Bogle, welcher auf Veranlassung Warren Hastings' im Jahre 1774 in besonderer Mission nach Tibet entsandt wurde und als Gast des Teshu Lama mehrere Monate in dem Kloster Teshilunpo zubrachte, beschreibt die Beziehungen zwischen den beiden Staaten wie folgt: „Zwei chinesische Vizekönige, die über eine Leibwache von tausend Soldaten verfügten und nach Ablauf von drei Jahren ihres Amtes enthoben werden, residieren in Lhassa. Der Kaiser von China ist als Oberhaupt des Landes anerkannt; die obersten Stellen im Staate werden von ihm besetzt, und alle wichtigen Ereignisse werden dem Hofe von Peking vermeldet. Die Verwaltung des Landes ruht hingegen ausschließlich in den Händen Eingeborener. Chinesen sind nur in der Hauptstadt anzutreffen, Tribut wird nicht entrichtet und die Tibetaner — die Bewohner Lhassas ausgenommen — fühlen kaum den Druck fremden Joches.“ Bogle berichtet, daß all seine Bemühungen, Beziehungen mit dem Regenten in Lhassa zu eröffnen, dahin beschieden wurden, daß Tibet dem Kaiser von China untertan sei. Er sagt: „An diesem Argument scheiterte jede meiner Bestrebungen.“

Daß die chinesische Oberherrschaft nicht nur dem Schein nach bestand, wurde in dem letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts dargetan, als der Herrscher Nepals kurzerhand in Tibet einfiel und das Kloster Teshilunpo zerstörte. Die Armee der Gurkhas zählte 18000 Mann und die Tibetaner waren denselben gegenüber machtlos; der Teshu Lama wurde nach Lhassa in Sicherheit gebracht und Eilboten mit der Bitte um Beistand gen Peking entsandt. Die chinesische Regierung blieb nicht untätig; sie rüstete ein Heer von 70000 Mann aus, welches die Horden der Gurkhas nicht nur besiegte und über die Grenzen zurückwarf, sondern ihnen sogar nach Nepal folgte und 20 Meilen von Khatmandu entfernt ein gewaltiges Blutbad unter den Gegnern anrichtete. Sir Thomas Holdich hat den Marsch der chinesischen Armee — 1200 engl. Meilen bis Lhassa und von dort weitere 400 Meilen durch Nepal — über einen der schwierigsten Landstriche Asiens als „eine der hervorragendsten militärischen Leistungen, die die Welt je gesehen“ gefeiert. Bis auf den heutigen Tag senden die Nepalesen unter dem nachhaltigen Eindruck der ihnen beigebrachten Niederlagen alle fünf Jahre eine Gesandtschaft mit Tributen nach Peking.

Thomas Manning, welcher sich in den Jahren 1811--12 einige Monate in Lhassa aufhielt, bestätigt völlig die zu jener Zeit seitens Chinas ausgeübte Vorherrschaft. Die Tibetaner wurden verächtlich als Barbaren behandelt. Die nach Lhassa gesandten Mandarinen waren in der Regel Beamte, welche sich daheim eines Verbrechens schuldig gemacht hatten und als Strafe in die Verbannung gehen mußten. „Nach allem, was ich hörte, waren die großen Mandarinen in Lhassa zumeist Spitzbuben und Schurken.“ Manning beschreibt einige skandalöse Vorgänge, die sich während seiner Anwesenheit in der heiligen Stadt abspielten, und berichtet als deren Folge von einer tiefgehenden Entfremdung des tibetanischen Volkes gegen die Chinesen und deren Regierung.

Das Jahr 1841 bot den Chinesen erneute Gelegenheit, den Tibetanern den Wert ihres Schutzes vor Augen zu führen. Im Mai jenes Jahres drang der General Zorawar Sing, welcher einige Jahre zuvor durch den Maharajah von Cashmir zur Besetzung Ladaks entsandt war, im Tale des Indus vor und okkupierte einen den Tibetanern gehörigen, um den heiligen See von Manasarowar gehörigen Landstrich. Als die Nachricht von diesem Einfall Lhassa erreichte, wurde sogleich eine chinesische Armee mobilisiert, um die Eindringlinge zurückzuwerfen. Am 12. Dezember fand 15000 Fuß über dem Meeresspiegel eine zweitätige Schlacht statt, in deren Verlauf Zorawar Sing getötet und die Dogras, von denen nur ein Sechstel zu entkommen vermochte, völlig besiegt wurden. Es war dies eine beachtenswerte militärische Leistung, und nicht ohne Interesse sei daran erinnert, daß die Chinesen damals die Gurkhas und Sikhs, welche heute das beste Material für die indische Armee stellen, nachhaltig zu besiegen vermochten.

Sarat Chandra Das, welcher Tibet im Jahre 1882 besuchte, bestätigt, daß bis in die neueste Zeit Bedrückungen seitens der Chinesen an der Tagesordnung waren. Er gibt einen interessanten Bericht von der schweren Bestrafung, welche einigen tibetanischen Beamten auferlegt wurde, da sie sich weigerten, dem jüngeren Amban anläßlich seiner jährlichen Grenzbesichtigung eine unverhältnismäßig höhere Tagesleistung, als ihm nach altem Brauch zustand, zu gewähren. Chandra Das spricht von dem „Hochmut der Chinesen auf den Straßen von Shigatse“ und gibt eine anschauliche

Schilderung von den Prozessionen, welche anläßlich der Rückkehr der Amban nach Lhassa stattfanden. „Die Chinesen waren erkenntlich durch ihre Zöpfe und Röcke und, obgleich sehr gut gekleidet, schmutzig und von häßlicher Erscheinung im ausgesprochenen Gegensatz zu dem ehrwürdigen tibetanischen Landadel, so daß ich annehme, sie gehörten den niedrigen Volksklassen Westchinas an; auch sagte mir der Tung-chen, daß sie in Tibet für ihren verschwenderischen und ausschweifenden Lebenswandel berüchtigt seien.“ Chandra Das bestätigt in allen Punkten die Wahrnehmungen Mannings in Bezug auf den Charakter der chinesischen Residenten zu Lhassa. Manning schrieb: „Es will mir eine schlechte Politik scheinen, als Bevollmächtigte Männer von nicht einwandfreiem Charakter nach Tibet zu entsenden, denn hierdurch wird die Abneigung des Groß-Lama und der Bevölkerung gegen die chinesische Regierung nur bestärkt. Ich glaube, die Tibetaner würden es nicht bedauern, wenn der chinesische Einfluß dem einer andern Macht weichen müßte.“ Die Beziehungen zwischen China und Tibet im Jahre 1882 werden von Chandra Das wie folgt — wobei beachtet werden muß, daß der Einfluß der Chinesen in den letzten Jahren zufolge der bereits erwähnten Gründe bedeutend abgenommen hat — geschildert:

„Der Amban, der kaiserlich chinesische Resident in Tibet, ist das Haupt der tibetanischen Armee. Sein chinesischer Stab setzt sich aus einem Vize-Amban, zwei Laoyeh und einem Pogpon (Zahlmeister) zusammen. Zu seiner Umgebung gehören ferner ein tibetanischer Magpon (General) sechs Dahpon (Divisionskommandeure), sechs Rupon (Regimentskommandeure) und eine Anzahl jüngerer Offiziere.

„Der Amban ist der Vermittler in allen Angelegenheiten zwischen den Regierungen von Tibet und China; er schlichtet alle Streitfragen zwischen den tibetanischen Provinzen und der Regierung zu Lhassa, er verleiht Titel und Auszeichnungen an die eingeborenen militärischen Würdenträger, er hat jedoch keinen Einfluß auf die innere Verwaltung des Landes. Sein Wohnsitz ist Lhassa, und von hier aus unternimmt er alljährlich eine Inspektion der Grenze gegen Nepal bis nach Tingridjong. Er wird in seinen Funktionen, besonders bei der Besichtigung des Heeres und der Depots, durch den Vize-Amban vertreten.

„Die politischen Beziehungen sind dergestaltig, daß die im ersten Viertel des verflossenen Jahrhunderts in Lhassa errichtete kaiserliche Residentschaft es im Laufe der Zeit verstanden hat, Tibet aus einem von China beschützten, zu einem von diesem Land abhängigen Staat zu machen. Die beiden Amban sind Befehlshaber des Heeres und maßen sich die höchste politische Machtstellung im Lande an. Die Tatsache, daß für die Beobachtung der politischen Vorgänge zwei Amban ernannt werden, findet ihre Begründung in der orientalischen Gepflogenheit gegenseitiger Bewachung bezw. Verdächtigung. Die Amban sind der Schrecken der Tibetaner, welche sie aus dem Grunde ihrer Seele verabscheuen. Sei es, daß die Amban die Hauptstadt zum Zwecke des Vergnügens oder einer Inspizierung verlassen, so werden die armen Dorfbewohner zur Aufbringung der Verpflegung und des Geleites sowie aller Arten Arbeit gewaltsam herangezogen; sie werden ihrer Ponies und Büffel, welche infolge schlechter Behandlung in großer Zahl auf dem Wege verenden, beraubt, ohne daß sie eine Entschädigung zu gewärtigen haben, oder daß ihre Klagen ob dieser Erpressungen an Gerichtstatt Gehör fänden. Nicht selten erhebt sich eine Dorfschaft gegen die Schergen der Amban, aber immer zu ihrem Nachteil, da der Distriktsbeamte (Djongpon), dem die Schlichtung des Streites obliegt, fast stets eine Kreatur der Chinesen ist. Doch hiermit nicht genug: jeder Chinese oder Manchu, Soldat oder Kaufmann, welcher, sei es in amtlicher oder privater Eigenschaft, nach Tibet kommt, erhält von Peking einen Paß, welcher ihm die Reise erleichtert und ihn ohne irgendwelche Kosten an seinen Bestimmungsort bringt. — Auch erfreuen sich diejenigen, welche von Tibet nach China reisen, gleicher Vergünstigung. Die Amban sind allein berechtigt, einen Paß auszustellen, und der glückliche Reisende, welcher mit sogestalteter Vollmacht reist, mißbraucht sie bestens und schont die Knute nicht, wenn die Dörfler zögern, den an sie gestellten Anforderungen zu entsprechen.“

Der Amerikaner W. W. Rockhill, einer der besten Kenner Tibets, bezweifelt die Angabe des Chandra Das bezüglich der den chinesischen und Manchu-Kaufleuten zugebilligten Privilegien. In seinem hervorragenden, vor nunmehr dreizehn Jahren veröffentlichten Werke „The Land of the Lamas“ führt Rockhill aus, was er über die Beziehungen zwischen China und Tibet in Erfahrung zu bringen vermochte. Danach übt das Kolonialamt zu Peking eine generelle Beaufsichtigung Tibets aus, während der unmittelbare Vorgesetzte des Amban der Generalgouverneur von Sze-chuan ist — an diesen berichtet der Amban und von diesem erhält er seine Weisungen. Rockhill zitiert die seitens des Pekinger Kolonialamtes erlassenen Verfügungen, welche die Beziehungen zwischen dem Amban und den eingeborenen Würdenträgern regeln. Aus denselben geht hervor, daß der Amban mit dem Dalai Lama oder dem Panchen Rinpoché in völliger Gleichberechtigung alle Fragen lokaler Natur, welche an sie herantreten, zu besprechen hat. Alle Beamten vom Range des Kalon abwärts und die Geistlichen, welche Ämter inne haben, müssen der Entscheidung des Amban jede Angelegenheit, welcher Art sie auch sei, unterbreiten. Der Amban hat der Lage an den Grenzen seine Aufmerksamkeit zuzuwenden, die verschiedenen Garnisonen zu inspizieren, die Finanzen zu kontrollieren und die Beziehungen Tibets zu anderen Völkern jenseits der Landesgrenze zu leiten. Wenn das Amt eines Kalon oder Shadsopa (Beamter des Schatzes) neu zu besetzen ist, muß dem Amban Rapport erstattet werden, damit er im Einvernehmen mit dem Dalai Lama geeignete Anwärter für den Posten auswähle. Das für den Sold der Truppen bestimmte Geld des tibetanischen Schatzes darf nur für diesen Zweck gemäß den Instruktionen des Amban Verwendung finden. Selbst in Fragen, welche die Beziehungen zu fremden Nationen betreffen, darf der Dalai Lama keine Entscheidung ohne Genehmigung des Amban treffen. Die Beziehungen der Gurkhas von Nepal zu Tibet sind der Kontrolle des Amban unterworfen. Wenn dieses Volk dem Dalai Lama und dem Panchen Rinpoché Landesprodukte darbringt, müssen Gegengeschenke, bezüglich deren Beschaffenheit der Amban entscheidet, gemacht werden.

Ferner setzt das chinesische Kolonialamt fest, daß, „obgleich die Kalons die Minister des Dalai Lama sind, sie keine direkten Beziehungen mit den Stämmen jenseits der Grenzen unterhalten dürfen“, ein Verbot, welches augenscheinlich gegen Indien gerichtet ist. „Sollten jene Stämme“ fährt das Reglement fort, „Gelegenheit finden, dem Kalon zu schreiben, so darf der letztere die Briefe nicht eigenmächtig beantworten, sondern muß dieselben dem Amban

unterbreiten, welcher in Gemeinschaft mit dem Dalai Lama die Antwort abfassen soll. Wenn dennoch Briefe zwischen dem Kalon und fremden Völkerschaften gewechselt werden, so soll ersterer seitens des Amban seines Amtes rücksichtslos entsetzt werden." Doch selbst diese weitgehenden Verfügungen erschöpfen nach dem angezogenen Reglement noch nicht die Rechte des Amban. Seine Befugnis erstreckt sich sogar auf die wichtigsten geistlichen Ämter, denn „wenn eine Vakanz unter den Kanpo Lamas, den Äbten der großen Klöster, eintritt, so hat der Dalai Lama den Amban von dieser Tatsache zu unterrichten, und beide wählen, nachdem sie mit dem Hutuketu, unter dessen Oberaufsicht das betreffende Kloster steht, beraten haben, einen neuen Inhaber der Pfründe, dem ein Amtssiegel und ein Diplom seiner Investitur verliehen wird, bevor er seine Würde antritt." Dieses etwa sind die Grundzüge der seitens China aufgestellten Forderungen, ohne daß aus denselben mit Sicherheit geschlossen werden könnte, daß die Beziehungen beider Länder sich bisher strikt in dem Rahmen dieser Bestimmungen bewegten.

Inwieweit die englische Regierung gewillt ist, die chinesisch-tibetanischen Beziehungen zu begrenzen oder gar aufzuheben, wird die nahe Zukunft lehren, wenn der Führer der erfolgreichen Lhassa-Expedition die Forderungen seiner Regierung stipuliert und durchgesetzt hat. Zweifellos wird auch hier die tatkräftige englische Politik jede Behinderung ihrer klaren Blickes auf die Zukunft gerichteten Bestrebungen — und dazu gehört in erster Linie die bisher seitens Chinas ausgeübte Vorherrschaft — planmäßig und nachdrücklich zu beseitigen wissen.

Canterbury, August 1904.

Die Fremdenkonzessionen in China.

Nach der „Revue coloniale". Von D. Kürchhoff.

Die allgemein aufgeworfene Frage, wie sich die Handelsverhältnisse in Ostasien nach Beendigung des jetzt währenden Krieges gestalten werden, dürfte es interessant erscheinen lassen, kurz zusammenzufassen, in welchem Grade die Fremden im Reich der Mitte bis jetzt tätig sind.

Eisenbahnkonzessionen.

Deutsche Unternehmungen: 1. „Schangtung-Eisenbahn-Gesellschaft" in Tsingtau und Berlin: Tsingtau—Tsinanfu, 405 km in Betrieb; Tsingtau—Itscheoufu, Tsingtau—Tschousun 320 km.

2. Noch nicht bestimmte Gesellschaft: Tsinanfu—Kaifong, Station der Eisenbahn Hankou-Peking.

Französisch-belgische Unternehmungen: 1. „Société d'étude des chemins de fer en Chine" in Brüssel und Paris: Hankou—Peking 1250 km, davon in Betrieb nördlicher Abschnitt Peking—Schanti, 395 km und südlicher Abschnitt Hankou—Thosen 300 km: zusammen 695 km.

2. „Compagnie generale de chemins de fer et de tramways en Chine" in Brüssel: Von Kaifongfu, Station der Eisenbahn Hankou—Peking, nach Honanfu 250 km und unter Umständen nach Singanfu.

3. „Société d'études industrielles et de tervaux publics en Chine" in Brüssel: House—Kiang-New bei Hangtscheou 15 km.

Amerikanische Unternehmungen (mit belgischer Beteiligung): „American-China Development Company" in New York: Hankou—Canton 1000 km, Canton—Futschau 25 km in Betrieb.

Französische Unternehmungen: 1. „Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et de Yunnan" in Paris: Loakai—Yunnansen 442 km.

2. „Compagnie de Fives-Lille" in Paris: Langson—Longtscheon 80 km, unter Umständen bis Nanningfu.

3. M. Claret in Canton: Eine Linie, welche von West nach Ost der Konzession von Kuangtschëu-Ouan in einer Länge von 17 km durchquert, eine Verlängerung ist bis Kaotschëu erkundet.

4. Eine in der Bildung begriffene französische oder französisch-chinesische Gesellschaft: Pakhoï bis zu einem geeigneten Punkt am Sikiang und im allgemeinen jede Eisenbahn, welche Pakhoï als Ausgangspunkt hat.

Französisch-russische Unternehmungen: Russich-chinesische Bank" in Petersburg und in Paris: Von Tschengtingfu, Station der Eisenbahn Hankou—Peking, nach Taihuangfu 250 km, unter Umständen Verlängerung nach Signanfu.

Englische Unternehmungen: 1. „Jardine Matheson and Co." und die Hongkong and Shanghai Bank" in Schanghai: Schanghai—Nanking 289 km; Soutschëu-Hengtschëu 322 km; Soutschëu—Kiaking.

2. „Jardine Matheson and Co." in Schanghai: Canton—Kaolun 150 km.

Englisch-deutsche Unternehmungen: „Deutsch-englisches Syndikat" (Hongkong and Shanghai Bank in Schanghai und die Deutsch-Asiatische Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin): Tientsin—Tschinkiang 900 km.

Englisch-italienische Unternehmungen: „Peking Syndicate Limited" in London: Taoku (Honan)—Tsechon (Chansi) 145 km mit eventueller Verlängerung nach Siang Yang 375 km.

Italienische Unternehmungen: „Ghizl und Rive in Schanghai: Von Peking nach den Hills-Kohlenminen 20 km.

Russische Unternehmungen: „Compagnie des chemins de fer de la l'Est chinois" in Peking und St. Petersburg: Mandschouria—Dalny 1806 km; Charbin—Wladiwostok 744 km, beide in Betrieb 2640 km.

Es sind endlich noch die von englischen Ingenieuren erbauten und durch die „Compagnie imperiale des chemins de fer chinois" betriebenen Eisenbahnen, über welche die Hongkong and Shanghai Corporation ein gewisses Aufsichtsrecht hat, da sie einen Teil der zum Bau nötigen Kapitalien hergegeben hat, zu erwähnen:

Die Linien Tonku—Peking 190 km, Peking—Tong Tschëu 8 km (mit eventueller Verlängerung bis Tongschen, Tonku—Yukao (Niutschwang) 406 km; im Ganzen 604 km im Betrieb.

Minen-Konzessionen im Betrieb oder im Stadium der Erkundung.

Tschili: Kohlenwerke von Kaiping und Kienping bei Ching-Wan-tao in Betrieb: The Chinese Engineering and Mining Co.

An der Eisenbahn Hankou—Peking gelegene Minen im Stadium der Erkundung: Société franco-belge de recherches minières en Chine.

Mongolei: Goldlager in der Gegend von Urga im Stadium der Erkundung: M. von Grotte, Beamter der russisch-chinesischen Bank.

Chansi: Kohlen- und Antimonlager bei Tingting, Yutye, Luan, Tsechon, Pingyang, im Stadium der Erkundung: „Peking Syndikate."

Honan: Antimonminen von Siang-Hiang im Betrieb: Peking Syndikate.

An der Eisenbahn Hankou—Peking gelegene Minen im

Stadium der Erkundung: Société franco-belge de recherches minières en Chine.

Schantung: Minen, welche innerhalb einer Entfernung von 15 km an der Schantung-Eisenbahn gelegen sind, Kohlenminen von Weihsien in Betrieb: Schantung Bergbau-Gesellschaft.

Kiangsu Kohlenminen von Fankin im Stadium der Erkundung: „Société franco-belge d'entreprises industrielles en Chine.

Hunan: Kohlenminen von Taie und Tanssanwan; Lager von Antimon, Zink und silberhaltigem Bleierz in Betrieb: Carlowitz und Co. in Schanghai.

Kweitschu: Quecksilber-, Kohlen- und Eisenminen in dem Gebiet von Tsinki, Hüttenwerk von Wanchanchang in Betrieb: Anglo-French Quicksilver and Mining concession, Kweichau Province of China Limited.

Antimon-Minen an der Grenze von Hunan in Betrieb: Carlowitz und Co.

Szetschwan: Petroleumlager von Pahien und Wahien im Stadium der Erkundung; Kohlen- und Eisenminen der Distrikte Kuanhien, Kienwei, Weiynan, Kikiang, Hotschëu, Pahien im Stadium der Erkundung; Metallminen (Gold, Silber, Kupfer und Eisen) der Gegenden von Tienchen und Maikong im Stadium der Erkundung: Société française des mines de Szetschwan, welche die Rechte der Société française de Szetschwan und der Société française d'exploitations minières en Chine übernommen hat.

Berechtigung zu suchen und auszubeuten die Minen der zehn Kreise im Osten der Provinz: Yeng Tze Valley Syndicate; Upper Yeng Tze Valley Syndicate; Peking Syndicate Ld., Eastern Pioneer (syndicate Pritchard Morgan).

Kohlenminen von Longwangtong, Distrikt Kiang Pei Ting bei Tsching King in Betrieb: Upper Yang Tze Valley Syndicate.

Fokien: Ausschließliches Recht der Minen-Ausbeutung in den drei Distrikten von Kieng Ming, Chëu und Ting Tschëu im Stadium der Erkundung: Société de l'étude de Fokien.

Kwangtung, Kwangsi, Yünnan: Das die am 20. Juni 1895 abgeschlossene Handelskonvention ergänzende französisch-chinesische Übereinkommen vom 12. Juni 1897 hat festgesetzt, daß entsprechend Artikel 5 der erstgenannten Konvention die Ausbeutung der Minen in den genannten drei Südprovinzen nur mit Hilfe von französischen Industriellen und Ingenieuren vorgenommen werden darf.

Yünnan: Ausschließliches Recht, Minenunternehmungen ins Leben zu rufen in den Departements Yünnanfu, Tschengkiangfu, Linnganfu, Taihuafu, Tschouhsiongfu, Yuangkiangtschëu, Yongpeiting im Stadium der Erkundung: Syndicat du Yunnan (französisch-englische Gesellschaft).

Mandschurei: Trockenkohlenlager von Fonschsun, 35 km von Mukden in Betrieb: Compagnie des chemins de fer de l'Est chinois in Petersburg.

Kohlenlager von Hon 30 km von Mukden in Betrieb.

Braunkohlenlager von Dataï-Nor in der Nähe der Eisenbahn an der Grenze von Transbaikalien in Betrieb.

Minen im Tal des oberen Sungari, im Süden von Kirin, Silberadern von Diapigo 140 km von Kirin in Betrieb: Mandschurische Minenkompagnie in Mukden.

Minen des Mudanetales im Süden von Sansin, Silberader von Tientsin 60 km von Mukden in Betrieb.

Vorberechtigung auf alle Lager, welche sich in einem Abstand von 30 km längs der ostchinesischen Eisenbahn befinden.

Silberhaltige Bleiglanzmine Kuntschun an der Grenze von Korea in Betrieb: Asiatic Cooperation Company (amerikanische Gesellschaft).

Korea: Gold-Mine von Kimsyeng im gleichnamigen Distrikt im Betrieb: Wolter vom Hause Meyer & Co. in Hamburg.

Goldmine von Tiensan (im Distrikt Ilpyeng An im Betrieb: Englische Gesellschaft, an deren Spitze Pritchard Morgan steht.

Goldmine von Fusan im Betrieb: Amerikanische Gesellschaft.

Goldmine von Tjiksan, drei Meilen von Tontipo, Distrikt Tschong-Tschyeng im Betrieb: Baron Shibusawa.

Eisenmine von Tschang Yeng in der Provinz Hoang Hai im Betrieb: Iron Ore Co.

Im Jahr 1901 wurde die Erlaubnis erteilt, eine noch näher zu bestimmende Mine 25 Jahre lang zu betreiben: dem Franzosen Saltarel, im Stadium der Erkundung.

Die Kurden in Nord-Mesopotamien.

Von Dr. M. Wiedemann.

In den Zeitungen lasen wir vor kurzem wieder von blutigen Kämpfen, die im armenischen Hochlande zwischen Kurden und Armeniern stattgefunden. Die Stadt Musch sollte von Kurden und türkischen Soldaten angegriffen und geplündert worden sein. Weitere Plünderungen und Kämpfe wurden aus dem Distrikt Alasch-Kert gemeldet. Es wurde ferner berichtet, daß die »Insurgenten« ihrerseits zur Verteidigung der armenischen Bevölkerung, die ohne Waffen sei, ihre Angriffe auf Kurden und türkische Soldaten fortsetzten.

Es ist äußerst schwierig, auf Grund derartiger verworrener Nachrichten sich ein klares Bild von den Vorgängen zu machen, die sich dort in den fernen, schwer zugänglichen Landschaften Armeniens abspielen. Eins lassen aber die Berichte erkennen, daß wir allem Anscheine nach wieder vor einer ähnlichen Bewegung stehen, wie sie im Jahre 1896 im nördlichen Mesopotamien und den angrenzenden armenischen Bergländern zutage trat, als Kurden und türkische Truppen vereint die Verfolgung der christlich armenischen Bevölkerung ins Werk setzten, Dörfer und Städte verwüsteten und Tausende von Christen — Männer, Frauen und Kinder — hinmordeten. Damals gingen die Kurden straflos aus. Wird man jetzt in Konstantinopel den Mut haben, ihrem erneuten Vorgehen gegen die christliche armenische Bevölkerung Einhalt zu gebieten, oder werden die Vorgänge denselben Verlauf nehmen wie damals im Jahre 1896? Das gemeldete Zusammengehen der Kurden mit türkischen Soldaten spricht nicht dafür, daß man sich in Konstantinopel sonderlich beeilen wird, die kurdischen Banden zur Rechenschaft zu ziehen. Und wenn die türkische Regierung den Kurden das Handwerk auch legen wollte: die Regierung wäre jetzt gar nicht mehr in der Lage energisch gegen die Kurden aufzutreten, weil sie nicht mehr die Macht hierzu besitzt. Sie hat aus Furcht vor den armenischen Revolutionären es geschehen lassen, daß die Kurden sich militärisch organisierten und eine Miliztruppe — die Hamidieh — bildeten, denen gegenüber die türkischen Truppen in ihrer jetzigen Stärke und Verfassung nichts auszurichten vermögen. Die Organisation der kurdischen, Miliztruppen ist im Verlaufe der letzten Jahre so erstarkt,

daß die Kurden auf die Befehle aus Konstantinopel gar nicht mehr hören, sondern ihre eigne Politik betreiben — eine Politik, die der türkischen Regierung heute schon schwere Sorgen bereitet. Wie unhaltbar und für die Macht des Sultans gefährlich sich die Zustände im Bereiche der von Kurden bewohnten Gebiete entwickelt haben, konnte ich deutlich während einer Reise beobachten, die mich im vorigen Jahre nach Nord-Mesopotamien geführt.

Während eines dreiwöchigen Rittes durchzogen wir die weiten Landschaften zwischen Aleppo, Beredjik am Euphrat und Mossul am Tigris.

Von Aleppo ritten wir am 31. März aus und berührten im weiteren Verlaufe der Reise die Orte Beredjik, Urfa, Weranschehir, Mardin und Nsebin. Von Nisibin aus durchquerten wir in südöstlicher Richtung das von schweifenden Schammar-Arabern spärlich bevölkerte Steppengebiet und erreichten am 21. April wohlbehalten Mossul.

Schon in Aleppo wurden wir vor den »räuberischen« Kurden gewarnt, die von den Handelskarawanen einen Wegzoll einforderten und die Karawanenstraße unsicher machten. Die gleiche Warnung wurde uns in Urfa zuteil. Wir selbst mit unserer Karawane von 13 Pferden sind von den Kurden zwar nicht belästigt worden, aber auf der ganzen Strecke von Beredjik bis Nsebin machte sich die eigenmächtige Tätigkeit der Hamidieh bemerkbar.

In der Umgegend von Urfa sind die Ortschaften stets der Gefahr ausgesetzt, von Kurdenabteilungen überfallen zu werden. Erst kurz vor unserm Eintreffen in Urfa war ein Dorf — etwa 5 Kilometer von Urfa entfernt — durch Kurden ausgeplündert worden. Der Überfall wurde in Urfa gemeldet; türkische Soldaten von der Garnison rückten aus, aber sie richteten ihren Abmarsch wohlweislich so ein, daß sie die Kurden in dem überfallenen Dorfe nicht mehr antrafen. Die Kurden hatten mitsamt den geraubten Herden das Dorf schon verlassen, als die türkischen Soldaten dort eintrafen. Der Kommandant in Urfa wußte, warum er seine Abteilung so spät hatte ausrücken lassen; er wollte absichtlich einen Zusammenstoß mit den Kurden vermeiden, weil er sich zu schwach fühlte, um den Kurden im offnen Kampfe entgegentreten zu können. So ließ er denn die »Räuberbande« ruhig laufen, und seine Abteilung kehrte unverrichtetersache nach Urfa wieder zurück. Kein Wunder, daß unter diesen Umständen auf den Christen in Urfa heute noch ein lähmender Druck lastet — hervorgerufen durch die Furcht, die Schreckenstage des Jahres 1896 könnten, gleich unerwartet und furchtbar wie damals, wiederkehren.

Wie in Urfa, so hörten wir auch in Mardin von den Raubzügen der Kurden, die das Land unsicher machten und die Bebauung des Bodens hinderten. Uns wurde in Mardin von zuverlässiger Seite versichert, daß viele Quadratkilometer urbaren Landes in der weiten Ebene, die sich südlich von Mardin bis nach dem Sindjar-Gebirge hinzieht, brach dalägen, weil die Bevölkerung aus Furcht vor den Kurden es unterließe, die Getreide- und Baumwollfelder weiter auszudehnen und den Bestand ihrer Herden zu vergrößern. Die in Mardin von uns eingeholten Erkundigungen fanden wir während unseres Rittes von Mardin bis Nisibin vollauf bestätigt. Die Bebauung der Felder hörte bald hinter Mardin vollständig auf, obgleich die Bodenverhältnisse für die Feldbestellung günstig waren. In den Ortschaften meldete man uns, daß erst kürzlich Kurdenabteilungen erschienen wären und die Dörfer ausgeplündert hätten. Zwei Tagereisen von Mardin entfernt, erreichten wir ein kleines Dorf, das wenige Tage vorher von Kurden überfallen worden war. Vier Ortsbewohner, die sich der Fortführung der Dorfherden widersetzt hatten, waren getötet worden. In Mardin war es bekannt, daß dieser Überfall stattgefunden hatte. Trotzdem rührte sich kein Soldat der türkischen Garnison, um den bedrängten Dorfbewohnern zu Hilfe zu kommen. Es war dasselbe Spiel wie in Urfa; die Kurden schalten und walten im Lande auch dort nach eigenem Gutdünken, überfallen friedliche Einwohner, stehlen ihnen ihre Herden und ziehen unbehelligt wieder ab; die türkischen Beamten aber tun nichts, um dem Unwesen zu steuern, obgleich vor ihren Augen die Kurden ihre Raubzüge nach einem bestimmten System betreiben, das leicht erkennen läßt, auf welches Ziel sie hinstreben. Sie bieten allen Ortschaften, die sich unter ihre Botmäßigkeit stellen, ihren Schutz an; den Widerstand der ihnen feindlich gesinnten Ortschaften suchen sie dagegen durch Plünderungen und Brandschatzungen zu brechen.

Das schwächliche Auftreten der türkischen Regierung gegenüber den Kurden ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die in Nord-Mesopotamien befindlichen militärischen Streitkräfte viel zu unbedeutend sind, um die Macht der Kurden zu brechen. Den Kurden dagegen ist es gelungen, ihre Miliztruppen von Jahr zu Jahr weiter zu vermehren und zu organisieren. Die Hamidieh sind nach Art der russischen Kosaken organisiert. Nur fehlt ihnen die straffe Disziplin, die jetzt die Kosakenheere Rußlands mit der militärischen Zentralgewalt des Landes verbindet. Und weil dieser enge Zusammenhang zwischen den Kurden und der Heeresleitung in Konstantinopel fehlt, deshalb birgt die Kurdenbewegung in Armenien und Nord-Mesopotamien eine gewisse Gefahr für den Bestand jener türkischen Provinzen in ihrer jetzigen Gestalt.

Das Hauptquartier des obersten Hamidiehführers Ibrahim Pascha befindet sich östlich von Urfa in Weranschehir. Dort laufen alle Fäden der von Ibrahim Pascha geleiteten Kurdenbewegung zusammen; von dort werden die Befehle ausgegeben für alle die Kurden, die vom Euphrat bis nahe an den Tigris heran ihre Zeltlager aufgeschlagen oder, zu geschlossenen Gemeinwesen vereinigt, in Ortschaften sich angesiedelt haben. Wo es die Verhältnisse erfordern, werden von den Kurden Befestigungsbauten errichtet, um als Stützpunkt und Zufluchtsort für die umwohnenden Stammesgenossen zu dienen.

Weranschehir selbst weist keine neueren Befestigungsanlagen auf; es ist ein kleiner elender Ort, dessen schönster Schmuck die zum Teil noch aus römischer Zeit herstammende Stadtmauer mit ihren Bastionen und Rundtürmen bildet. Drei hohe, in reiche Kapitäle auslaufende Säulen eines antiken Tempelbaues erheben sich außerhalb der Stadt auf freiem Felde — Zeugen einer blühenden Kultur, die einst dort in jenen Gegenden geherrscht, wo heute eine arme, von türkischen Beamten und von Kurdenmilizen bedrückte Bevölkerung lebt.

Auf eine der neuen, von den Kurden hergerichteten Verteidigungsanlagen stießen wir östlich von Weranschehir. Etwa eine Tagereise weit von der Stadt entfernt, erhebt sich auf niedrigem Hügel ein nahezu quadratischer Bau, dessen aus starken Felsquadern aufgeführte hohe Mauern in die Ebene weit hinausleuchten. Das Gebäude deckt eine aus Steinplatten hergestellte Terrasse, die an drei Seiten von

einem Zinnenkranz umgeben ist. Die vierte Seite der Terrasse umschließt ein erkerartiger Aufbau. Das Gebäude birgt in seinem Innern eine Anzahl von Wohnräumen, deren schmale Fensteröffnungen mit Gittern versehen sind. Festgemauerte Gänge und Schießscharten lassen erkennen, welchen Zwecken der Bau dienen soll.

Welches Ziel nun verfolgen die Kurden dort in Nord-Mesopotamien und welchem Zwecke sollen ihre Streitkräfte und Befestigungsbauten dienen? Während unserer Reise hatten wir Gelegenheit, mit mehreren bedeutenden Kurdenführern diese Frage zu besprechen. In der Nähe von Weranschehir trafen wir in dem oben erwähnten kurdischen Burgbau mit den Hamidiehführer Hassan-Kandjn, einem klugen, kenntnisreichen Manne zusammen; jenseits Nisibin begegneten wir dem Kurdenführer Adbul-Kerim-Bey, welcher sein Zeltlager weit nach Süden mitten unter die Lagerplätze der Schammar-Araber vorgeschoben hatte. Beide Führer äußerten sich dahin, daß die Kurden ihre wichtigste Aufgabe darin erblickten, dem weiteren Vordringen der Araber nach dem Norden hin entgegenzutreten, dem Räuberunwesen der Araber zu steuern und die Autorität des Sultans den umherziehenden Araberstämmen gegenüber zu stärken. Gewiß ist, daß die Araber im Norden von Mesopotamien nicht minder wie im Süden am Tigris entlang eine Gefahr für das Land bilden. Sie begnügen sich nicht damit, aus Viehzucht und Feldbau ihren Lebensunterhalt zu gewinnen, vielmehr üben sie daneben auch das ihnen seit Jahrhunderten gewohnte Räuberhandwerk aus, so oft sich hierzu eine Gelegenheit bietet, und stören in unliebsamer Weise den Karawanenverkehr, sei es, daß sie von den Karawanen einen Wegzoll erheben oder die Pferde der Karawanen von einem Teile ihrer Warenlasten befreien. In Nord-Mesopotamien hat sich der Karawanenverkehr zwischen Mardin und Mossul von der früher benutzten Straße zurückgezogen und einen nördlich von Nsebin nach dem Tigris zu führenden Weg eingeschlagen, weil die Karawanen auf der direkten Straße von Mardin nach Mossul (über Nisibin und Hugnan) durch die Brandschatzungen der Araber zu oft belästigt wurden. Auf dem langen Wege von Nisibin nach Mossul trafen wir zweimal mit Araberstämmen zusammen. In einem Falle handelte es sich um einen Stamm der Schammar-Araber, die unter ihrem Führer, Farris Pascha, von einem Beutezuge gegen einen feindlichen Araberstamm zurückgekehrt waren und bei dieser Gelegenheit einen Teil ihrer Schaf- und Pferdeherden eingebüßt hatten. Als wir etwa zwei Tagereisen von Mossul entfernt waren, querten wir den Wanderzug eines anderen Stammes, der gegen einen am Sindjar-Gebirge lagernden Stamm in den Kampf zog. In langen Reihen schritten Tausende von Kamelen und Schafen — der Reichtum des Stammes — an uns vorüber. Mit Lanzen bewaffnete Reiter begleiteten die Herden. In musterhafter Ordnung vollzog sich der Abmarsch dieser arabischen Lanzenreiter mitsamt ihrem Troß von Weibern und Kindern, von Pferden, Kamelen und Schafen. Zwei Tage nach unserem Eintreffen in Mossul erfuhren wir, daß die sich befehdenden Araberstämme in der Nähe des Sindjar-Gebirges aufeinander gestoßen wären. Ein Kampf hatte stattgefunden, in dem über 100 Mann gefallen waren. Aber in Mossul rührte sich kein Soldat; der Kampf, der sich unfern von Mossul abgespielt hatte, wurde nicht weiter beachtet. Was konnte der Kommandeur der in Mossul garnisonierenden Truppen gegen die Araber auch ausrichten? Er verließ Mossul nicht und störte die Araber schließlich nicht, ihre Blutfehde Stamm gegen Stamm auszufechten, wie es heute noch — wie vor Jahrhunderten — geschieht.

Naturgemäß kann in einem Lande, in dem derartige Bevölkerungselemente ungehindert ihrem freien Kriegs- und Räuberhandwerk nachgehen, Handel und Wandel nicht gedeihen, noch dazu, wenn die türkische Regierung — selbst unfähig, die Araberstämme im Zaum zu halten — die Hilfe der Kurden in Anspruch nimmt. Wie oben im Berglande von Armenien, so versucht auch in Nord-Mesopotamien die türkische Regierung den Teufel durch Beelzebub auszutreiben, indem sie die Kurden zu Hilfe ruft und sie mit der Aufgabe betraut, die Sicherung der nordmesopotamischen Gebiete gegen die von Süden vordringenden Araber zu übernehmen. Wohl haben sich die Kurden damit einverstanden erklärt, als Hilfstruppen des Sultans gegen die Araber verwendet zu werden. Sie stellen, wie bei Weranschehir, Schutzbauten her und errichten ihre Zeltlager fern im Süden von Nisibin im Bereiche des von Schammar-Arabern durchzogenen Steppengebiets. Alle diese Maßnahmen treffen sie aber zu dem Zweck, um den Sultan willfährig zu stimmen, und um gleichzeitig für die Durchführung ihrer weiteren Pläne freie Hand zu gewinnen, — für ihre Pläne, die nichts mehr und nichts weniger zum Ziele haben, als die vollständige Unterjochung der von ihren Stammesgenossen bewohnten Gebiete.

Heute schon gilt ein Wort Ibrahim Paschas, dieses Herrschers ohne Krone, im weiten Umkreise von Weranschehir mehr als ein Befehl des Sultans. Ibrahim Pascha führt jährlich bedeutende Summen an die Kasse des Sultans nach Constantinopel ab, aber doch nur in der Absicht, mit Hilfe dieser Zahlungen dem Einflusse der türkischen Behörden sich zu entziehen. Und dieses Ziel hat er heute schon erreicht. Die in der türkischen Verwaltung tätigen Beamten wagen es seit langer Zeit nicht mehr, die Kurden in ihrem Treiben zu stören. Die türkischen Soldaten haben es längst aufgegeben, gegen die Kurden energisch aufzutreten. Entweder gehen sie, wie in Armenien, Hand in Hand mit den Kurden oder sie verzichten darauf, wie in Nord-Mesopotamien, von ihrer Waffe gegen die Kurden Gebrauch zu machen.

So bewirkt die Schwäche der türkischen Regierung im Verein mit dem unbotmäßigen Verhalten der Araber in Nord-Mesopotamien und der Armenier im armenischen Hochlande, daß die Autorität des Sultans mit jedem Jahre mehr an Ansehen verliert, die Macht der Kurden dagegen immer weiter sich ausdehnt. Die türkische Regierung könnte dieser für den Bestand ihrer Herrschaft gefährlichen Bewegung nur dann Herr werden, wenn sie ihren verrotteten Verwaltungsapparat von Grund aus reformierte und die in den Kurdengebieten befindlichen Truppen verstärkte. Durch zeitgemäße Reformen in der Verwaltung würde sie das Vertrauen der friedlichen Bevölkerungskreise gewinnen; mit Hilfe gutgeschulter Truppen würde sie den Kurden nicht minder wie den Arabern in Nord-Mesopotamien mit Erfolg entgegentreten können. Wo aber soll der Reorganisator der türkischen Verwaltung gefunden werden? Unter den türkischen Beamten gewiß nicht!

Nur ein Ausweg aus dem Wirrwarr ließe sich finden, wenn die türkische Regierung sich bereit finden wollte, europäischen Beamten die Ordnung der auf die Dauer unhaltbaren Zustände zu übertragen. Im Bereiche des türkischen Reichs haben europäische Zivil- und Militärgouverneure

in Macedonien ihre Tätigkeit schon begonnen, um Ruhe und Ordnung zu schaffen. Ähnliche Wege sind in anderen orientalischen Staaten beschritten worden — so z. B. in Persien vor drei Jahren seit Einführung der belgischen Zoll- und Finanzbeamten, ferner auch vor kurzem in Marokko, wo die Reorganisation der Gendarmerie und Zollverwaltung von Frankreich in die Hand genommen worden ist. Nur wenn die europäischen Mächte die gleichen Mittel auch in Armenien und Nord-Mesopotamien anwenden würden, ließe sich vielleicht die Gefahr, die in der Kurdenbewegung liegt, beseitigen. Die türkische Zivil- und Militärverwaltung — auf sich selbst angewiesen — wird nie imstande sein, der Kurden Herr zu werden, und die europäischen Konsuln mittels ihrer papierenen Proteste noch viel weniger.

Asien im Monat September.

„Obschon unsere militärische Stellung imposant war", schrieb Bonaparte 1797 an das Direktorium, „darf man doch nicht glauben, daß wir alles in der Hand hatten. Hätte der Feind mir standgehalten, so hätte ich ihn geschlagen, hätte er aber seinen Rückzug fortgesetzt und dabei fortwährend seine Hilfsquellen vermehrt, so hätte unsere Lage bedenklich werden können." Wer hätte bei der Lektüre dieses Satzes nicht die Empfindung, daß ein solcher Ausspruch sehr wohl hätte während des russisch-japanischen Krieges von einem japanischen Feldherrn beliebt sein können. Wochen- und monatelang beschäftigt sich die öffentliche Erörterung mit der eigentümlichen Strategie Kuropatkins, und wenn man ihm irgend einen durchdachten und einheitlichen Kriegsplan unterschiebt, so kann es vernünftigerweise nur der sein, daß er sich langsam und unter Rückzugsgefechten gegen Charbin zurückzieht. So beurteilen ihn auch deutsche Militärkritiken, welche sagen, Kuropatkin gewinne an Kraft gleich einer Feder, je mehr er sich auf sich selbst und auf die in seinem Rücken heraukommenden Verstärkungen zurückziehe. In Rußland hat man von dem berühmten Feldherrn zuerst grosse Erfolge erwartet, weil man nicht wußte, wie schlecht es um die russische Rüstung in Wirklichkeit bestellt war. Als diese Erfolge ausblieben, hat man den Rückzugsgedanken richtig befunden und belobt, ja er ist, wie ein Korrespondent des Reuterschen Bureaus seinerzeit berichtete, in Rußland gewissermaßen zum Fetisch geworden.

Unterdessen ist die politische und militärische Kannegießerei in Europa so tätig gewesen, wie kaum bei einer anderen Gelegenheit. Für eine wirklich gründige und autoritative Beurteilung der Sachlage sowohl als der Ereignisse fehlt unserer Ansicht nach das unumgänglich notwendige Tatsachenmaterial. Es mögen strategisch wohldurchgebildete Fachleute über diese oder jene Einzelleistung oder Nichtleistung ein Urteil fällen; in der Tat aber kennt die Mehrzahl der Beurteiler und Leitartikler allzuwenig von dem, was man als Voraussetzung der Geschehnisse auf dem Kriegsschauplatze bezeichnen muß. Man weiß nicht, wie die Verproviantierung und Verpflegung beider Armeen vor sich geht; man weiß nicht, wie es mit den Munitionsvorräten und deren Verbrauch beschaffen ist; man kennt nur schätzungsweise die vorhandenen Truppenzahlen und man hat mit einem Menschenmaterial zu rechnen, dessen Leistung vordem noch nirgends hat geprüft werden können. Hinzu kommt die nur sehr oberflächliche Kenntnis des Kriegsschauplatzes und seiner Verhältnisse und die nicht zureichende Bekanntschaft mit dem Verhalten der Bevölkerung sowohl in Korea, als im Bereiche der Chungusenbanden. Aus allen diesen Gründen sollte man sich eigentlich eine Kritik so lange versagen, bis große militärische Erfolge oder Mißerfolge in ihrer Wirkung gleichzeitig die Basis erkennen lassen, auf der sie erwachsen sind.

Während des Monats September nun ist ein Ereignis eingetreten, dem man eine derartige Bedeutung zuschreiben könnte: die Schlacht von Liaoyang. Die Tagespresse ist angefüllt mit Berichten über Einzelheiten der Kämpfe der ersten Septembertage: Berichte, die sich an allen Ecken und Enden widersprechen und an welche die abweichendsten Folgerungen sich schliessen. Ob Kuropatkin diese Schlacht hat schlagen wollen oder nicht, wird eingehend diskutiert. Es wird darauf hingewiesen, daß er Befestigungen aufgeworfen habe, welche die Absicht eines längeren Verbleibens in dem umstrittenen und nun von den Japanern genommenen Gelände erkennen liessen. Kuropatkin selbst soll erklärt haben, daß er vor Mitte September eine Schlacht nicht liefern werde; nun, er ist wohl oder übel in die Kämpfe von Liaoyang verwickelt worden, und wenngleich das japanische Heer durch das mehrtägige Ringen so geschwächt erscheint, daß es keine lebhafte Verfolgung aufnehmen konnte, ist doch unzweifelhaft, daß die Russen eine Niederlage erlitten haben; keine entscheidende Niederlage zwar, aber doch eine böse Schlappe, zumal wenn man den moralischen Eindruck auf die beiderseitigen Heere nicht nur, sondern auch auf die übrige Welt in Betracht zieht. Gewichtig muß die Schlacht von Liaoyang schon durch sich selbst wirken. Mit ungeheuerer Erbitterung wurde gekämpft; ganze Truppenteile wurden vernichtet; Tausende von Leichen bedeckten das Schlachtfeld; eine ähnlich wahnsinnige Aufhäufung von Geschossen, wie sie berichtet wird, hat die Kriegsgeschichte noch niemals gesehen. Bis spät in den Abend hinein, ja bis tief in die Nacht soll das Ringen gedauert haben; man spricht davon, dass 1300 Geschütze und eine halbe Million Menschen im Feuer standen. Die Darstellung beider Parteien widerspricht einander eigentlich nur in Nebensachen; in der Hauptsache stimmt sie darin überein, daß die Russen auf dem rechten Flügel und im Zentrum zurückgeworfen wurden und daß dadurch auch die anfänglichen Erfolge des rechten russischen Flügels in Frage gestellt worden sind.

Die Russen sind zurückgegangen bis auf Jentai, d. h. um 15—20 km. Alle Welt ist darin einig, daß Jentai und seine Umgebung auf alle Fälle behauptet werden müsse, weil sich daselbst die einzigen Steinkohlengruben der Mandschurei befinden, von denen aus die Versorgung der mandschurischen Bahn mit Betriebskohlen bewirkt werden muß.

Seit der Schlacht von Liaoyang und seit Vollendung des russischen Rückzugs ward es mehr oder weniger still auf dem mandschurischen Kriegstheater. Beide Gegner beschränkten sich darauf, in Vorpostengefechten Fühlung mit-

einander zu halten; beide Gegner waren offenbar zu erschöpft, um weiter zu kämpfen, und beide hatten das dringende Bedürfnis, die entstandenen Lücken durch Nachschub zu ergänzen. Eigentümlicherweise hat man während des Monats September, wie auch schon in früherer Zeit zahlreiche Nachrichten über die russischen Verstärkungen durch die Presse gehen sehen, während es bezüglich der japanischen Nachschübe ganz still geblieben ist. Die später nach Ende September einsetzenden Ereignisse haben gezeigt, daß die Japaner keineswegs untätig gewesen sind. Rußland aber, heißt es, habe bereits einen bedenklichen Prozentsatz von Reservisten in sein Feldheer eingeschoben. Von mehreren Gewährsmännern wird zwar dieser Prozentsatz nur auf 21% angegeben; von anderen Seiten aber wird behauptet, daß über die Hälfte der Armee Kuropatkins aus Reservisten bestehe, daß Offiziermangel eingetreten sei und daß die angekündigten Nachschübe fast ganz aus russischen Reservisten gebildet wurden, eine Perspektive, die an sich nicht gerade als günstig bezeichnet werden kann. Wie dem auch sei: die russischen Truppen haben sich ausgezeichnet geschlagen und gerade solche Truppenteile, welche zum größten Teile Reservisten in sich schlossen, wie z. B. die 6. sibirische Schützenbrigade, die Regimenter 23 und 24, haben die Feuerprobe herrlich bestanden. Auch Japan ist aber offenbar genötigt, auf Reservisten zurückzugehen, und wenn auch den Japanern im allgemeinen eine größere Habilität zuerkannt werden muß, so ist doch zweifellos, daß der Hinterhalt Rußlands an Menschen und Machtmitteln ein immens überlegener genannt werden kann.

Wie man übrigens die Schlacht von Liaoyang beurteilen möge, so viel steht fest, daß Kuropatkins Rückzug eine strategische Leistung allerersten Ranges darstellt und ganz und gar dem Rufe entspricht, welcher diesem Feldherrn vorangegangen ist. Es ist wohl zu beachten, daß die Japaner nur verhältnismäßig geringe Beute gemacht haben und fast gar keine Gefangenen aufweisen können. Bemerkte doch selbst der militärische Kritiker der „Times" kurz vor Beendigung der Schlacht: „Wenn es Kuropatkin fertig bringt, sich in dieser verzweifelten Lage Luft zu machen und den größten Teil seiner Armee und seiner Geschütze zurückzubringen, so wird sein Name in der Kriegsgeschichte fortleben."

Während im Monat September nach Beendigung der großen Schlacht sensationelle Nachrichten vom Kriegsschauplatze nicht mehr einliefen, haben die europäischen Korrespondenten doch eine Menge interessantes Material zur allgemeinen Beleuchtung und zum Verständnis der Lage in der Zwischenzeit beibringen können. Ein Teil dieser Nachrichten bezieht sich auf das Verhalten nicht nur der Chunguseubanden, die allenthalben im Interesse der Japaner auftreten, sondern auch auf das Verhalten Chinas. Etwas komisch mutet ein russischer Erlaß an, welcher sich an die Bevölkerung der Mandschurei und Nordchinas richtet und von dieser Hilfe und Mitwirkung für den Schutz der Eisenbahn geradezu erbittet. Es wird in diesem Erlaß darauf hingewiesen, daß die Bahn viele Millionen Dollars gekostet habe, daß sie geeignet sei, der Bevölkerung des Landes ungeahnte Vorteile und Reichtümer zuzuführen und daß, wer sie zerstöre, zugleich als ein Feind der eingeborenen Bevölkerung betrachtet werden müsse. Eigentümlich berührt in diesem Zusammenhange die Auszeichnung, welche die Kaiserin-Witwe von China zur selben Zeit dem westlich vom Liaofluss stehenden General Ma, dem Höchstkommandierenden der Provinz Tschili, zuteil werden läßt. Als Anerkennung für sein Verhalten seit dem Ausbruch des Krieges wurde ihm Stoff zu einer Sommerkleidung aus feinster und leichtester Seide verehrt und ein stark vergoldeter Fächer, auf dessen einer Seite sich eine Malerei aus Wasserfarben von ihrer eigenen Hand befindet, während der Kaiser auf die andere Seite einige von ihm selbst gemachte Verse geschrieben hat, die die Überschrift tragen: „Eine Schutzmauer des Reiches." Solche Auszeichnungen sind in China sehr selten und werden Militärmandarinen eigentlich nur für Leistungen auf dem Schlachtfelde verliehen. Kennt man dazu den Umstand, daß in einzelnen Teilen Chinas eine Gärung gegen die Fremden immer deutlicher hervortritt und immer größeren Umfang gewinnt, so geben diese Begleiterscheinungen des Krieges dem europäischen Politiker wohl zu denken. Freilich hat Frankreich während der letzten Wochen für die Ermordung belgischer Missionare eine empfindliche Sühne von China verlangt und durchgesetzt, aber dergleichen vereinzelte Erfolge pflegen Eindruck auf die Regierung in Peking kaum zu machen. Frankreich war es übrigens darum zu tun, bei dieser Gelegenheit das französische Protektorat über die ostasiatische Christenheit besonders zu betonen und seine Leistung in helles Licht zu setzen. Europäischer Einfluß kommt in China nur langsam und an vereinzelten Stellen vorwärts. So bedeutet es wohl für die allgemeinen politischen Verhältnisse nur wenig, daß man in Peking soeben eine Handelsschule nach europäischem Muster errichtet hat; daß man im deutschen Interessengebiet, in Schantung, daran geht, nach dem Beispiel des behördlichen Vorgehens in Tsingtau für grössere Strecken Landes, insbesondere an den Ufern des Kaiserkanals Forstwirtschaft nach deutschem Muster einzuführen. Ein kleiner Erfolg ist wohl auch darin zu finden, daß alle interessierten Mächte gegen Ende September einig unter sich und mit der chinesischen Regierung dahin übereingekommen sind, den Lauf des Wangpu im Interesse der Schiffahrt zu korrigieren.

Die deutsche Flagge speziell hat sich während der letzten Wochen zum ersten Male am Top der großen Kriegsschiffe „Fürst Bismarck" und „Hertha" im Yangtsestrom zeigen können, und zwar bis hinauf nach Hankau, eine Entfernung von der Mündung, die etwa derjenigen von der Nordsee auf der Elblinie bis Prag entspricht.

Die japanische Seeherrschaft in den östlichen Gewässern hat unterdessen nicht sehr hervorstechende Wirkungen gezeitigt. Vor Port Arthur ringt man nach wie vor erfolglos um jeden Fuß breit Bodens. Die Kämpfe, welche sich um die Festung abspielen, sollen nach den Schilderungen des daselbst erscheinenden Blattes „Nowy krai", nach den Berichten des Obersten Armetieff und anderer entsetzlich sein; man könnte im Interesse der Zivilisation nur wünschen, daß sie alsbald ihr Ende fänden. Es scheint überhaupt, daß die Schrecken dieses halbbarbarischen Krieges auf allen seinen Schauplätzen alles bisher in dieser Beziehung Dagewesene hinter sich lassen.

Daß neben dieser traurigen Erfahrung eine Reihe wertvoller, kriegstechnischer Kenntnisse erworben werden, liegt auf der Hand. So glaubt man nach dem Ausgange der bisherigen Seegefechte zu dem Schlusse berechtigt zu sein, daß die Torpedos im allgemeinen den in diese Waffe gesetzten Erwartungen nicht entsprochen haben; auch die

Torpedonetze haben sich angeblich nicht bewährt. Dagegen haben die Japaner eine Reihe höchst praktischer Neuerungen erprobt, so z. B. sollen sie Rollen mit Kupferdraht bei sich führen, mittels deren mit bewundernswerter Fertigkeit und Schnelligkeit während des Gefechts an Bambusstäben Telephonverbindungen zwischen dem Oberfeldherrn und den Abteilungen hergestellt werden. Viel geschrieben und gesprochen worden ist in der letzten September-Hälfte auch über die von beiden Parteien angewendete Taktik, insbesondere der Infanterie. Man ist im allgemeinen geneigt, den Russen die Anwendung veralteter Systeme vorzuwerfen, während man bei den Japanern die preußische Schule erkennen will: sprechen doch sogar französische Fachzeitschriften von der japanischen „stratégie moltkienne".

Im übrigen sind die Japaner auch im Rücken ihrer Heere nicht untätig gewesen. Man hat ihnen vorgeworfen, daß sie nicht gleich in der Mandschurei gelandet seien, zumal ihnen doch die Schwäche der russischen Landarmee bekannt gewesen sei. Sie haben bekanntlich anstatt dessen den langwierigen Marsch durch Korea unternommen; wahrscheinlich beurteilt man von hier aus auch in dieser Beziehung die Situation unrichtig. Tatsache ist, daß die Japaner es in der Zwischenzeit verstanden haben, sich Korea zu unterwerfen. Der Vertrag mit der koreanischen Regierung, welcher jetzt vorliegt und veröffentlicht worden ist, bedeutet nichts mehr und nichts weniger, als die Suzerenität Japans über Korea; er bedeutet dies sogar in weit größerem Umfange, als sie beispielsweise zwischen England und Transvaal in der Zeit vor dem Burenkriege bestanden hat. In diesem Vertrage verpflichtet sich Korea, einen von Japan präsentierten Japaner als Finanzbeirat und einen von Japan präsentierten Ausländer als diplomatischen Beirat des Auswärtigen Amtes anzustellen. Alle finanziellen Angelegenheiten und alle wesentlichen Maßnahmen auswärtiger Politik sollen von der Genehmigung dieses Beirats abhängen. Auch verpflichtet sich Korea, Verträge mit fremden Mächten und Konzessionen an Ausländer, ja sogar Verträge mit einzelnen Ausländern nicht ohne Japans Rat, d. h. Genehmigung einzugehen, und so sind denn der Direktor des Steueramts in Tokio Masata und der Amerikaner Stevens als japanische Vertrauensmänner in Söul eingezogen. Das offiziöse Organ der japanischen Regierung, der „Copumin" schreibt dazu: „Wir haben der Welt gegenüber die ernste Pflicht, aus den Koreanern eine Nation zu machen, die sich von den Vorschriften und Bräuchen der modernen Kultur leiten läßt". Übrigens lassen einzelne Vorkommnisse erkennen, daß sich zwar in Korea hie und da eine den Japanern feindlich gesinnte Stimmung geltend macht, daß die Japaner aber den Mut und die Kraft besitzen, derartige nationale Lebensäußerungen der Koreaner mit Gewalt und im Keim zu ersticken. Von dem Konzessionssystem, welches sie dem Lande aufzwängen wollen und daß alles unbebaute Land in Korea in die Hände eines japanischen Pächters ausantworten soll, werden wir bei unserer nächsten Übersicht zu sprechen haben.

Bemerkenswert erscheint übrigens, daß die europäischen Mächte sorgfältig bemüht bleiben, jede Einmischung eines dritten in den ostasiatischen Streit fern zu halten und auch Übergriffen der kriegführenden Partei mit Milde und Mässigung zu begegnen. So hat man sich bisher den Versuchen beider Parteien, den Begriff der Kriegskonterbande nach eigenem Ermessen und über die sonstigen Gepflogenheiten des internationalen Rechts auszudehnen, sehr ruhig und abwartend verhalten. Die größte Energie solchen Übergriffen gegenüber hat augenscheinlich England und Amerika an den Tag gelegt. Deutschland hat in solchen Fällen, wie z. B. im Falle der Vernichtung der „Tea" durch russische Kreuzer den Weg ruhiger Verhandlung und gerichtlichen Verfahrens beschritten. Es kann heute schon nicht zweifelhaft sein, daß nach Beilegung des Krieges verschiedene Gebiete des internationalen Rechts, insbesondere des Rechts der Kaperei, eine neue weitere Ausgestaltung erfahren werden. Der einseitige Erlass der russischen Regierung, welche während der letzten Wochen den Versuch gemacht hatte, Grundsätze dafür öffentlich aufzustellen, was als Konterbande zu betrachten sei, dürfte auf die Dauer kaum allseitige Anerkennung finden.

Von ganz besonderem Interesse aber und nicht in letzter Linie für uns als eine der größten Schiffahrt treibenden Nationen dürfte die Feststellung sein, inwieweit der japanische Handel, welcher zumal in seinem Außenverkehr mitten in den Kriegsschauplatz eingeschaltet ist, bisher durch den Krieg gelitten hat. Daß sich in Japan selbst die wirtschaftlichen Verhältnisse der Einwirkung des Krieges nicht haben entziehen können, liegt auf der Hand. Man hat unnötige Beamte entlassen müssen, man hat die zahlreichen Staatsbetriebe, soweit sie geschäftlicher Natur waren, eingeschränkt und allgemeine Ermahnungen zur Sparsamkeit erlassen. Der Unternehmungsgeist ist gesunken; die Banken sind heute von totem Kapital angefüllt, und viele Millionen werden gegen einen verschwindend niedrigen Zinsfuß der Reichsbank überwiesen; schwache Unternehmungen sind den Weg alles Fleisches gegangen; der Export hat besonders während der letzten Monate stark gelitten; nur Bedarfsartikel für den Krieg selbst werden in nie gekanntem Umfange hergestellt. Die großen japanischen Dampferlinien sind mit ihren hauptsächlichsten Fahrzeugen für den staatlichen Transportdienst herangezogen; was sie verdienen, bemerkt ein Bericht der Kölnischen Zeitung mit Recht, ist das Geld der japanischen Steuerzahler. Viele größeren Handelsschiffe sind auch mit den Millionen ihrer Werte zur Sperrung des Hafeneingangs von Port Arthur versenkt worden. Auch das russische Kreuzergeschwader von Wladiwostok hat gewaltigen Schaden angerichtet, der beispielsweise für den Monat Juli auf fast 25 Mill. Yen geschätzt wird. In den ersten 6 Monaten des Jahres 1904 betrug die japanische Einfuhr von Bargeld $11^1/_2$ Millionen, die Ausfuhr dagegen fast 70 Millionen; 70 Millionen ausgegeben für Waren, welche der Krieg verbraucht hat, ohne irgend einen Ersatz zu hinterlassen! Der Warenverkehr hält sich allerdings in der Summe der Aus- und Einfuhr während des ersten Halbjahrs 1904 fast auf der Höhe von 1903; aber seitdem hat sich das Bild wohl wesentlich zu Ungunsten der japanischen Handelsbilanz verschoben. Die Japaner aber sind gutes Mutes und überzeugt, daß sie ihre Verluste in nicht ferner Zeit in Korea und der Mandschurei wieder ausgleichen werden.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die Bindung Rußlands im ostasiatischen Kriege auf das Verhalten seiner Hauptkonkurrenten auf dem Gebiete der Asienpolitik einen Einfluß üben würde. Wenn auch die russische Diplomatie sehr wohl auf dem Posten war, mußte sie sich doch gegenüber den meisten Vorkommnissen passiv verhalten oder sich mit papierenen Protesten begnügen. Freilich hat russi-

scher Einfluß an einzelnen Stellen ruhig weiter gearbeitet. So veröffentlichte unterm 16. September zur nicht geringen Überraschung der englischen Regierung Persien einen an den englischen Gesandten in Teheran gerichteten Erlaß; danach sollen persische Untertanen nicht das Recht haben, ohne Erlaubnis der Regierung Konzessionen an Ausländer zu verkaufen, zu verpachten oder Ausländer als Teilhaber bei ihren Konzessionen aufzunehmen. Derartige Geschäfte erklärt die persische Regierung künftighin für ungültig. Die Nachricht ist von der englischen Presse aufgenommen, aber fast ohne Kommentar wiedergegeben worden. Es scheint, als wisse man nicht genau, ob es sich hierbei um einen Erfolg des englischen Gesandten gegen das russische Vordringen oder um einen Schachzug der persischen Regierung im russischen Interesse handelt. Jedenfalls hat unterdessen die englische Regierung in aller Stille eine Expedition nach Südpersien ausgerüstet; diese Expedition soll sich angeblich lediglich wirtschaftspolitischen Forschungen widmen; sie besteht aus Vertretern der Handelskammern und einigen amtlichen Personen. Ende September ist sie nach Bender Abbas aufgebrochen. Die Expedition ist für den Zeitraum von 6 Monaten geplant; sie erregt in russischen Regierungskreisen eine tiefgehende Beunruhigung, und die russische Presse weist darauf hin, daß Rußland an Persien weit mehr interessiert sei, wie beispielsweise an Tibet. Überhaupt wird in Rußland mit Eifer die Frage erörtert, wie man angesichts der Notwendigkeit, eine Rolle als erstklassige Seemacht auch im Osten zu spielen, in den Besitz einer Station zwischen Kronstadt oder Sebastopol einerseits und Wladiwostok anderseits gelangen könnte. Russische Politiker führen aus, daß die Erwerbung eines eigenen Hafens entweder im indischen Ozean oder aber an den Küsten Arabiens für die Russen künftig eine Notwendigkeit sein werde. Es fragt sich nur, ob es Rußland in der nächsten Zeit gelingen wird, sich im asiatischen Osten als erstklassige Seemacht zu behaupten. Im Indischen Ozean dürfte sich wohl schwer ein Stützpunkt für die russischen Aspirationen finden lassen — oder sollte Rußland alsbald in die Reihe derjenigen Mächte eintreten, welche da meinen, daß die asiatischen Besitzungen des kleinen Königreichs der Niederlande ein geeignetes Objekt für ihre kolonialpolitischen Bestrebungen abgäben? Niederländisch-Indien selbst befindet sich übrigens zur Zeit nicht gerade in glänzender Lage. Das Budget weist nämlich daselbst für das Jahr 1905 in Höhe von $161\frac{1}{2}$ Millionen Gulden einen Fehlbetrag von $14\frac{1}{2}$ Millionen Gulden auf, und die niederländische Regierung kündigt deshalb eine Erhöhung der Einfuhrzölle und die Einführung einer Gewerbesteuer an.

Bevor wir aber von dem wichtigsten Ereignis sprechen, welches die europäische Asienpolitik während des letzten Monats zu verzeichnen hat, nämlich von dem Abschluß des Vertrages zwischen England und Tibet, ist es nötig, noch einen Blick auf die vorderasiatischen Verhältnisse zu werfen. In der ersten Hälfte des Monats September ist nämlich im Gebiet der asiatischen Türkei eine neue Strecke der sogenannten Hedschasbahn, gemeinhin Mekkabahn genannt, eröffnet worden. Dieser Bahn wird neben ihrer sonstigen weltpolitischen Bedeutung eine ausserordentlich große sozial-religiöse beigelegt: ist sie doch bestimmt, die Pilgerzüge der mohammedanischen Welt nach den heiligen Stätten des Islams aufzunehmen. Die türkische Regierung läßt bei Gelegenheit der Eröffnung der neuen Strecke den Ruhm und Preis des Sultans verbreiten und erklärt es für selbstverständlich, daß zum Bau dieses gewissermaßen heiligen Unternehmens alle Bekenner Mohammeds, reich und arm, gern beisteuern würden. Die natürlichen Gegner des Bahnbaues, der eine große Bedeutung als einer neuen vorderasiatischen Überlandstraße nicht abgesprochen werden kann, sind die räuberischen Beduinenstämme der Wüste. Die Türkei wird nicht weniger als eine Division aufstellen müssen, um die Bahn gegen die Beduinenanfälle zu schützen. Die Länge der ganzen Strecke Damaskus—Mekka wird auf rund 2000 km angenommen: davon ist jetzt die Teilstrecke Damaskus—Maan, 465 km lang, fertig; es bleiben immerhin noch $^3/_4$ der Strecke zu bauen. Mehr als für 200 Millionen Mk. Bestellungen sind übrigens für diese Bahn schon in Auftrag gegeben. Deutscherseits ist an den Lieferungen auch die „Gute Hoffnungshütte" in Oberhausen mit 10000 t flußeiserner Schwellen beteiligt. Wenn man bedenkt, daß der Mohammedismus gerade aus der starren Abgeschiedenheit seiner religiösen Heiligtümer und deren mystischer Bedeutung für die Pilgerzüge neue Kraft gegen die westliche Kultur geschöpft hat, so muß man eigentlich verwundert dreinschauen, daß der Herrscher aller Gläubigen selbst durch Förderung dieses Bahnbaues die Hand dazu bietet, jenen religiösen Schleier zu lüften, um damit die Aufklärung näher herbeizuführen.

Die englische Invasion in Tibet ist ihrer weltpolitischen Bedeutung nach so hoch einzuschätzen, daß von einer Würdigung im Rahmen der vorliegenden kurzen Monatsübersicht kaum die Rede sein kann. Pikant ist die Erscheinung, daß bei dieser Gelegenheit auch in England parteipolitische Gruppen mit der Behauptung aufgetreten sind, die ganze englische Mission nach Tibet sei unnütz, und es handle sich lediglich um die Kriegslust einzelner vornehmer englischer Offiziere und Generale; die ganze Affäre könne den Engländern nur Schaden bringen, und das einzige, was dabei herauskäme, wären die Ordensdekorationen, welche für die Helden von Lhassa abfallen sollen. Während die ganze Welt die englische Klugheit, Dreistigkeit und politische Schlagfertigkeit bewundert, mit der man sich wenigstens fürs erste einmal an der Heimstätte des buddhistischen Papstes festzusetzen verstanden, gibt es in England selbst kurzsichtige Leute, denen jedes, aber auch jedes Verständnis für diese weltpolitisch wichtige Aktion abgeht. Wird man nicht deutlich an die Stimmen gewisser deutscher Politiker erinnert, welche jeder kolonialen Politik die Berechtigung absprechen und bei jedem Fehler, der auf diesem Gebiete gemacht wird, frohlocken und die Schadenfreude des Auslandes heraufbeschwören? Die englische Politik hat die Gebundenheit Rußlands benutzt und zuerst und mit raschem Vorstoß das Ziel erreicht, nach dem die russische Politik seit Jahrzehnten gestrebt hat. Wer ein Verständnis für Weltpolitik großen Stils besitzt, wer die Bedeutung des künftigen chinesischen Marktes richtig erkennt, wer weiß, von welch gewaltigem Einfluß der Buddhismus und die hunderte Millionen seiner asiatischen Anhänger heute noch ist und für eine weite Zukunft hinaus bleiben wird, der wird zugeben müssen, daß die Unterwerfung des Dalai Lama unter englischen Einfluß und die Etablierung der englischen Vormacht in Lhassa einen der größten Erfolge bedeutet, welchen die englische Politik während dieses Jahrhunderts errungen hat.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien

Die Baumwollenkultur in Transkaspien.

Bis zum Jahre 1901 einschliesslich beschäftigten sich mit dem Baumwollenanbau im Gebiete Transkaspien die Einwohner von zwei Ansiedelungen im Kreise Aschabad, wo 118 Dessätinen mit Baumwolle bestellt waren. Gesät wurden etwa 90 Pud Baumwollensamen und geerntet 131 Pud. In den übrigen Ansiedelungen der Kreise Aschabad und Kraßnowodsk, sowie im Kreise Maugischlak sind die klimatischen Verhältnisse für die Baumwollenkultur ungünstig. Mit dem Auftreten der Heuschrecken verschwanden die Baumwollenplantagen auch in den Ansiedelungen des Kreises Aschabad, und jetzt besteht ausserhalb der Oase von Merw nicht eine einzige bäuerliche Wirtschaft mehr, welche sich mit dieser so einträglichen Kultur befaßt. Und doch müssen die klimatischen und Bodenverhältnisse in allen Oasen des Gebiets als vollkommen günstig für die Entwicklung der Baumwollenkultur anerkannt werden. Die Landstücke, welche jetzt für die Baumwollenkultur geeignet sind, könnten sogar bedeutend vergrössert werden, wenn einerseits die Schädigungen der Heuschreckenplage beseitigt und anderseits das Bewässerungssystem der Äcker, welches bedeutende Mängel aufzuweisen hat, geordnet würde. Eine vollkommenere Ausnutzung des Wasserreichtums des Murgab und Tedshen mit Hilfe von festen Deichen, Dämmen und grossen Wasserreservoiren sowie die Erbohrung neuer Wasserquellen würde die Möglichkeit bieten, in den Oasen Merw und Tedshen noch einige tausend landwirtschaftliche Arbeiter anzusiedeln. Die reiche Produktivität des Bodens, auf welchem bei dem für die Pflanzenwelt günstigen Klima mit Erfolg so kostbare Pflanzen wie Baumwolle und Sesam u. dergl. m. gebaut werden können, kann die wirtschaftliche Lage vieler neuer Ansiedler vollkommen sicher stellen. Hierzu muss noch bemerkt werden, dass die Kultur dieser Pflanzen hier keiner besonderen Vorbereitungen oder speziellen Kenntnisse oder großer Anlagekapitalien bedarf. Das Beispiel der eingeborenen Turkmenen zeigt klar, wie schnell die Landwirtschaft sich diese Kultur aneignen kann. Der Bau von amerikanischer Baumwolle ist hier im Lande verhältnismäßig neu und erst auf Anregung des Generals Kuropatkin entstanden, als er Chef des Gebietes war, und schon im vorigen Jahre haben die Eingeborenen der zwei Oasen Merw und Tedshen allein eine Ernte von 1216123 Pud roher Baumwolle erzielt. Ungeachtet dessen, daß die Bearbeitung des Ackers und die weitere Pflege der Baumwollenstauden bei den Turkmenen die allerprimitivste ist, ergibt die Dessätine gewöhnlich bis 60 und mehr Pud rohe Baumwolle, was bei den Durchschnittspreisen für Rohbaumwolle eine Bruttoeinnahme bis 150 Rubel pro Dessätine einbringt. Den zugewanderten Ansiedlern, welche aus dem südlichen Russland kommen, wo die Landwirtschaft sich hauptsächlich mit dem Bau von Hackfrüchten, Rüben, Mais und Kartoffeln, befaßt, würde die Beschäftigung mit der Baumwollenkultur noch weit leichter fallen, als den so wenig kultivierten Eingeborenen. Geldausgaben sind hauptsächlich für den Kampf mit den Schädlingen der Baumwollenpflanzen (vorzugsweise den Heuschrecken), für die Vervollkommnung der Wasserversorgung und die Auffindung neuer Wasserquellen erforderlich. Für die Baumwollenkultur selbst ist nur einiger Fleiß zu bestimmten Zeiten des Wachstums der Baumwollenstaude (mehrmaliges Hacken, Einsammeln der Samenkapseln usw.) nötig. — Im Kreise Merw hat man in diesem Jahre 110 Dessätinen in zwei russischen Ansiedelungen mit Baumwolle besät, doch wäre es noch verfrüht, über den Erfolg dieses Versuches zu urteilen.

(Nach Praw. Wjestn.)

Asphaltlager im Kaukasus.

Im Kaukasus ist die Entdeckung eines Lagers von sehr gutem Asphalt erfolgt, welches Rußland die Möglichkeit einer starken Entwickelung der Steinkohlenbrikett-Produktion gibt und daher für große Mengen seiner Steinkohlenabfälle, die jetzt unproduktiv in den Donez-Steinkohlengruben umherliegen, eine gewinnbringende Verwendung in Aussicht stellt. Auf dem Berge Dsyschwa-Abachu, im Bezirk Suchum, nahe beim Hafenplatz Gudout, sind in einer kesselförmigen Schlucht große Asphalt-Ansammlungen entdeckt worden; in einem Umkreise von etwa 6 Werst sind alle Felsenriffe, Abhänge und Höhlen des Gebirgskammes mit Asphalt angefüllt. Der Asphalt ist von glänzend schwarzer Farbe, besitzt eine hohe Schmelztemperatur und zeichnet sich durch Zähigkeit und Freiheit von Schwefel und anderen schädlichen Beimischungen aus. Durch chemische Analyse wurde die Güte des Asphalts als bemerkenswert festgestellt. Schon im Jahre 1895 ist dieses Asphaltlager von einem Bergingenieur aufgefunden und beschrieben worden, und auf dessen Angaben hin sind nunmehr Schürfungen ausgeführt worden.

(Nach dem Praw. Wjestn.)

Verkehr durch den Suezkanal im Jahre 1903.

Im Jahre 1903 durchfuhren den Suezkanal 3761 Schiffe mit einem Raumgehalt von netto 11907288 Reg. Tons; darunter waren 494 deutsche Schiffe von 1773265 Reg. Tons.

Der Gesamtverkehr im Kanal hat sich gegen das Vorjahr um 53 Schiffe und 658000 Reg. Tons gehoben.

Von den 3761 Schiffen waren 2773 Frachtdampfer, 810 Postdampfer, 147 Kriegs- und Transportschiffe und 31 Frachtdampfer in Ballast.

Der gesamte Personenverkehr betrug 295217 (im Jahre 1902: 223658).

Die Gebühren, welche seit dem Jahre 1893 für beladene Schiffe 9 Frcs. pro Reg.-Ton betrugen, wurden am 1. Januar 1903 auf 8,50 Frcs. herabgesetzt. Der Tarif für Passagiere ist unverändert geblieben; die Abgabe beträgt 10 Frcs. für einen Erwachsenen und 5 Frcs. für ein Kind unter 12 Jahren. Trotz der Ermäßigung von $^1/_2$ Frcs. pro Reg.-Ton sind die Transiteinnahmen der Kanal-Gesellschaft im Jahre 1903 nur auf 103073384 Frcs. 97 Cents. zurückgegangen und stehen somit nur wenig hinter den Einnahmen des Vorjahres (103430735 Frcs. 98 Cents.) zurück.

Die 494 deutschen Schiffe hatten einen Raumgehalt von 1773265 Reg. Tons und mußten 15321651 Frcs. 45 Cents Kanalgebühren zahlen. Mehr als ein Drittel aller deutschen Schiffe gehörte der Hansa-Linie Bremen an. Die Zahl ihrer Schiffe (174) erreichte fast diejenige der ersten britischen Gesellschaft, der P. and O. Steamship Coy. (226). Dann folgt der Nordd. Lloyd mit 124, die Hamburg-Amerika-Linie mit 68, die Deutsch-Ostafrika-Linie mit 54, die Deutsche Austral. Dampfer-Gesellschaft mit 44 und unregelmäßige Linien mit 30 Schiffen. Auf den Truppentransportschiffen passierten auf der Ausreise und Heimreise insgesamt 7386 Mann (1902: 8207) den Kanal. Von fremdländischen Schiffen gingen 50 Schiffe nach deutschen Häfen.

In den Hafen von Suez (Port Ibrahim) liefen im Berichtsjahre im ganzen 155 Schiffe (1902: 180) ein, darunter nur 8 deutsche Schiffe.

Mit Erlaubnis und unter Aufsicht der ägyptischen Regierung ist die Errichtung eines Marconi-Funken-Telegraphen für den Kanal in Angriff genommen worden. In Port Said soll der Leuchtturm als Station eingerichtet werden, in Suez ist ein etwa 180 Fuß hoher Mast auf einem von der Regierung zur Verfügung gestellten Platze auf der äussersten Spitze von Port Tewfik aufgestellt worden. Es steht zu erwarten, daß der Telegraph gegen Ende des Jahres 1904 in Betrieb gesetzt wird.

(Bericht d. Kaiserl. Konsuls in Suez.)

Russisches Asien.

Neuer Ausfuhrweg für sibirisches Getreide.

Nach Fertigstellung der Perm-Kotlas-Eisenbahn eröffnete sich ein Ausfuhrweg für das sibirische Getreide in das Ausland über Archangel. Da Kotlas, der Endpunkt dieser Eisenbahnlinie, an der Dwina belegen ist, wo letztere schiffbar wird, nämlich bei der Mündung des Flusses Wytschegda in dieselbe, so erhielt man die Möglichkeit, sibirisches Getreide von den Stationen der sibirischen Eisenbahn (Strecke Perm-Kotlas-Tjumen) bis direkt nach Kotlas gelangen zu lassen und von dort auf der Dwina nach Archangel und sodann weiter zur See nach den Hafenplätzen Westeuropas zu versenden.

Vor einigen Jahren (Ende 1899) wurde der „direkte Weißmeerverkehr" über Archangel eingerichtet, in welchem außer sämtlichen Stationen der sibirischen Eisenbahn auch alle Stationen der Moskau-Jaroslaw-Archangel-Bahn und noch einige Stationen der Permschen Eisenbahn für den Export von Getreide und einiger anderer Waren über Archangel nach London, Hull, Newcastle, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Hamburg und Bremen aufgenommen werden. Eine wirkliche Bedeutung für die Ausfuhr in diesem direkten Verkehr hat bisher nur noch das sibirische Getreide. Für Getreidetransporte, welche von den Stationen der sibirischen Eisenbahn von Tscheljabinsk bis nach der Station Mamljutka (die ersten dreizehn Stationen der westlichen Sektion der Bahn) und von einigen näheren Stationen der Permschen Eisenbahn war ein ermäßigter spezieller Eisenbahntarif eingestellt worden, dessen Sätze um 4—6 Kop. billiger waren als die Sätze der Normaltarife für Getreidefrachten. Die Transporte des sibirischen Getreides im Weißmeerverkehr betrugen in den letzten Jahren 4 bis $4^1/_2$ Millionen Pud.

Jetzt, wo die sibirische Eisenbahn infolge des Krieges im fernen Osten gezwungen war, die Transporte von Handelsgütern bedeutend einzuschränken, entsteht natürlicherweise die Befürchtung, daß die Ausfuhr von sibirischem Getreide über Archangel in nächster Zukunft eingestellt werden oder jedenfalls eine bedeutendere Einschränkung erfahren und auf diese Weise der russische Exporthandel einen seiner billigsten und vorteilhaftesten Ausfuhrwege für Getreidefrachten verlieren könne was um so mehr ins Gewicht fällt, als dieses der einzige Weg ist, den Westsibirien zum Export von größeren Getreidemengen benutzt.

Die Bogoslowskische Montan-Industriegesellschaft, welche eine der größten Dampferunternehmungen auf den Strömen Westsibiriens besitzt, hat sich kürzlich an die „Kommission zur Hebung der für den Handel und die Industrie durch den Krieg entstehenden Schwierigkeiten" mit einem Gesuch gewandt, in welchem der Vorschlag gemacht wird, die vorerwähnte Gefahr mit Hilfe eines Umweges auf Wasserstraßen zu beseitigen, welche die Getreide bauenden Gegenden Westsibiriens mit der Permschen Eisenbahn verbinden.

Um die Möglichkeit zu haben, in gehöriger Weise die Wasserwege Westsibiriens zur Beförderung von Getreide in den Weißmeerverkehr über Kotlas-Archangel zu benutzen, bemüht sich die genannte Gesellschaft um die Herabsetzung des allgemeinen Eisenbahntarifs für Getreidefrachten nach der Station Kotlas von denjenigen Endstationen des Eisenbahnnetzes, welche an den Nebenflüssen des Irtysch belegen sind, d. h. gegenwärtig von der Station Tjumen, in nächster Zukunft von der Station Filkino, dem Anschlußpunkte der Bogoslowskischen Eisenbahn an dem Flusse Soswa, und in der Folge von der Station Taborinskaja, durch welche die projektierte Tawda-Eisenbahn an den Fluß Tawda herankommt.

Wenn es eintreten sollte, daß durch die Frachtermäßigung auf den genannten Strecken nach der Richtung von Kotlas die Getreidefrachten aus dem westlichen und südlichen Sibirien herangezogen werden, so werden sich aller Wahrscheinlichkeit nach die Frachtumsätze und Bruttoeinnahmen der Sektion Tjumen der Permschen Eisenbahn vergrößern, deren Tätigkeit in letzter Zeit unter dem Einfluß der sibirischen Eisenbahn bedeutend zurückgegangen war; außerdem wird die Zunahme der Frachtumsätze hauptsächlich in der Zeit stattfinden, wo der Verkehr auf der Perm-Kotlas-Eisenbahn sehr gering ist, nämlich in den Sommermonaten, welche unmittelbar auf die Eröffnung der Schiffahrt in den Stromgebieten des Ob und Irtysch folgen.

(Nach Praw. Wjestn.)

Ein Projekt für den Bau eines Seekanals an der Mündung der Wolga liegt dem russischen Minister für Wege und Verkehr zur Prüfung vor.

(Journal de St. Petersbourg.)

Der Bau einer Seilbahn mit elektrischem Antrieb im Karsdistrikt, welche das europäische Rußland mit Transkaukasien in Verbindung bringen soll, ist in Aussicht genommen. Die Bahn wird in einem gebirgigen Teile der Karslinie angelegt werden.

(Journal de St. Petersbourg.)

Indien und Australien.

Die Tee- und Kaffeeproduktion Britisch-Indiens im Jahre 1903.

Über die Tee- und Kaffeproduktion Britisch-Indiens sind vom „India Office" nachstehende Daten veröffentlicht worden:

In den letzten fünf Jahren betrug der Umfang und Ertrag der mit Tee und Kaffee bebauten Flächen:

	Tee		Kaffee	
	Anbaufläche Acre	Produktion lbs.	Anbaufläche Acre	Produktion lbs.
1899	515 658	181 797 455	274 298	17 660 397
1900	522 487	197 460 664	245 405	21 582 003
1901	524 767	191 302 773	236 657	15 585 003
1902	525 257	188 589 261	215 617	30 140 255
1903	524 827	208 709 571	204 633	27 011 418

Am Schlusse des Jahres 1903 waren über 524 827 Acre mit Tee bepflanzt, wovon nahezu $^2/_3$ (64 %) auf die Täler des Brahmaputra und Surma entfielen. In Bengalen war das unter Teekultur stehende Land 135 956 Acre groß, d. h. 25,9 % des gesamten Areals. Es entfallen somit $^9/_{10}$ der in Indien mit Teesträuchern bepflanzten Fläche auf die beiden Provinzen Assam und Bengalen.

Während die Teeländereien seit 1885 an Umfang um 85 % zugenommen haben, ist die Produktion um 192 % gestiegen. Für das Jahr 1903 wird die Teeernte auf 208,7 Millionen engl. Pfund angegeben, d. h. 20 Millionen Pfund oder 11 % mehr als im Vorjahr.

Mit Kaffee waren in Britisch-Indien zu Ende des Jahres 1903 insgesamt 204 633 Acre bebaut. Die Plantagen befinden sich fast ausschließlich in den höher gelegenen Regionen an der südwestlichen Küste. Auf Mysore (Maissur), Coorg (Kurg) und auf den Malabardistrikt von Madras und Nilgiris entfallen allein 86 % der gesamten Anbaufläche.

Das Fallen der Kaffeepreise infolge der Konkurrenz des brasilischen Kaffees hat die Pflanzer des südlichen Teils von Indien sehr entmutigt. Ferner haben ungünstige klimatische Verhältnisse und Krankheiten die Entwickelung des dortigen Kaffeebaues beeinträchtigt.

Der durchschnittliche Ertrag der letzten fünf Jahre bezifferte sich auf etwas über $22^1/_3$ Millionen Pfund, während in dem voraufgegangenen Jahrfünft der Durchschnitt etwa 30 Millionen Pfund betrug.

(The Board of Trade Journal.)

Ursprungsnachweis bei der Einfuhr von Zucker nach Britisch-Ostindien.

Eine Verordnung der indischen Regierung (Gouverneur im Rate) vom 15. August d. J. bestimmt unter Aufhebung der über die Identifizierung des Zuckers bei der Einfuhr unter Nr. 5, 6 und 7 (Abs. 1 a) gegebenen Vorschriften vom 14. August 1902, daß bei der Einfuhr von:

Zucker, der aus einem Lager für unverzollte Waren im Vereinigten Königreiche stammt, oder der als raffinierter Zucker gegen Zahlung des Zolls nach dem Vereinigten Königreiche eingeführt war und von dort ohne Rückvergütung nach einem indischen Zollhafen ausgeführt worden ist, und

raffiniertem Zucker, der durch eine Raffinerie des Vereinigten Königreichs gegangen und von dort nach einem indischen Zollhafen ausgeführt worden ist,

der Eigentümer dem Zollkollektor eine von dem betreffenden britischen Zollkollektor ausgefertigte Bescheinigung nach besonderem Muster vorzulegen hat, die neben genauer Bezeichnung der Menge und Art der Sendung auch den Nachweis über das Ursprungsland des Zuckers enthalten muß.

Die Verordnung ist am 1. Oktober d. J. in Kraft getreten.

Britisch-Nord-Borneo. Zolltarifänderung und Lagergebühr für Tabak.

Laut Verordnung (Nr. 178/1903) ist der Einfuhrzoll auf Java-, Sumatra-, Palembang- und sonstigen einheimischen Tabak von 50 auf 70 Cents für 1 Katti (= $1^1/_2$ engl. Pfund) erhöht und gleichzeitig die bei Lagerung solchen Tabaks für die Woche oder Teile einer Woche zu entrichtende Gebühr auf 30 Cents bezw. 15 Cents für den Korb bezw. halben Korb festgesetzt worden.

(The Board of Trade Journal.)

Ostasien.

Straits Settlements und Malayische Schutzstaaten.

Laut einer in der „Government Gazette" vom 24. August d. J. veröffentlichten und auf grund der Straits Settlements Coinage Order 1903 erlassenen Proklamation des Gouverneurs vom 24. August d. J. sind die bisher noch im Umlauf befindlichen mexikanischen, britischen und Hongkong-Dollars mit dem 31. August d. J. als gesetzliches Zahlungsmittel außer Kurs gesetzt worden, so daß der Straits Settlements-Dollar allein als umlaufsfähige Münze in der Kolonie zugelassen wird.

Die Frist zum Umtausch der genannten Dollars in solche neuer Währung hört, nach einer Bekanntmachung des Kolonialsekretärs vom gleichen Tage, mit dem Zeitpunkt der Außerkurssetzung auf.

In den Malayischen Schutzstaaten ist ebenfalls durch Bekanntmachung des Residenten vom 24. August d. J. der britische und mexikanische Dollar vom gleichen Zeitpunkte ab außer Kraft gesetzt und der Straits Settlements-Dollar als alleiniges Zahlungsmittel zugelassen worden.

Ausfuhrverbot für Reis und Mais aus Französisch-Hinterindien. Laut Verordnung des Generalgouverneurs vom 1. August d. J. ist die Ausfuhr von Reis, Paddy (Reis in Hülse) und Mais über die Zone von Bao-lac bis auf weiteres verboten.

(Journal Officiel de l'Indo-Chine Française.)

Schiffs- und Warenverkehr für Hongkong 1903.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Hongkong hat im Jahre 1903 gegenüber dem Vorjahre wiederum eine Steigerung erfahren. Es sind im ganzen 53 991 Schiffe von zusammen 12 027 092 Reg.-Tons eingelaufen und 54 009 Schiffe von 12 012 770 Reg.-Tons ausgelaufen. Dieser Gesamttonnengehalt von 24 039 862 Reg.-Tons stellt gegenüber demjenigen des Jahres 1902 eine Zunahme von 2 511 082 Reg.-Tons dar.

Die gesamte Schiffahrtsbewegung im Hafen von Hongkong gestaltete sich im Jahre 1903, verglichen mit der des Vorjahres, wie folgt:*)

Schiffe	1902 Zahl	1902 Raumgehalt Registertons	1903 Zahl	1903 Raumgehalt Registertons.
Britische	7 102	9 571 787	8 449	11 250 296
Sonstige fremde	5 359	6 704 211	6 040	7 768 115
Dschunken im Fernverkehr	36 245	3 238 239	31 766	2 698 459
Zusammen	48 706	19 514 237	46 255	21 716 870
Dschunken im Lokalverkehr	50 743**)	1 819 329	58 215***)	2 136 514
Gesamtzahl	99 449	21 333 566	104 470	23 853 348

Für die Schiffe unter britischer Flagge zeigen die vorstehenden Zahlen somit im Jahre 1903 eine Zunahme von 1347 Schiffen und 1 678 509 Reg.-Tons. Hiervon entfallen:
427 Schiffe von 762845 Reg. Tons auf die Ozeanfahrt und
920 „ „ 915664 „ „ „ „ Küstenfahrt.

Für die Schiffe unter fremder Flagge zeigt das Jahr 1903 gegenüber seinem Vorjahre eine Zunahme um 681 Schiffe von 1 063 904 Reg.-Tons. Hiervon entfallen:
328 Schiffe von 821216 Reg. Tons auf Ozeanfahrer und
353 „ „ 242688 „ „ „ Küstenfahrer.

An Schiffen (Dampfer und Segelschiffe) fremder Bauart sind im Jahre 1903 (und 1902) im ganzen 741 (718), zusammen 4419 (4047) mal, mit insgesamt 7 064 185 (6 284 258) Reg.-Tons eingelaufen; mithin ein Mehr von 23 Schiffen, 372 Eingängen und 779 927 Reg.-Tons. Der Nationalität nach waren die wichtigsten Dampfer:

Flagge	Anzahl 1902	Anzahl 1903	Wieviel mal eingelaufen 1902	Wieviel mal eingelaufen 1903	Raumgehalt. 1902	Register tons. 1903
Britische	324	331	1 753	1 982	2 965 030	3 368 788
Deutsche	123	126	939	937	1 360 524	1 345 567
Japanische	56	69	409	467	845 400	1 017 263
Norwegische	49	51	300	318	263 379	319 685
Französische	27	42	228	262	219 111	246 837
Nordamerikanische	23	24	56	61	121 939	200 706
Österreichische	20	15	50	42	125 929	106 944
Chinesische	17	14	135	172	163 396	222 164

Nach diesen Zahlen steht, wie in den Vorjahren, Deutschlands Schiffahrt in Hongkong hinter derjenigen Großbritanniens an erster Stelle.

Durch Schiffe fremder Bauart sind im Jahre 1903 (und 1902) zusammen 3 985 310 (3 963 463) Tons ein- und 2 245 119 (2 220 867) Tons ausgeführt worden. Die Menge der mit diesen Schiffen durchgeführten Waren belief sich auf 2 874 950 (2 372 397) Tons und diejenige der beförderten Bunkerkohlen auf 663 026 (641 740) Tons. Hiernach ergibt sich für das Jahr 1903 gegenüber dem Vorjahre für die Einfuhr ein Mehr von 21 847 Tons, für die Ausfuhr ein solches von 24 252 Tons und für die Durchfuhr ein Plus von 502 553 Tons.

An der Zunahme der Einfuhr war hauptsächlich beteiligt — die Zahlen für 1902 sind in Klammern beigefügt —: Kohlen mit 1 186 686 (1 040 906) t — Kerosin in Behältern 82 960 (60 400) t — Mehl 120 430 (107 826) t — Baumwolle und Baumwollgarne 20 795 (11 498) t — Bohnen 3120 (300) t — Tee 1746 (25) t — Hanf 24 149 (22 923). Abgenommen hat dagegen die Einfuhr von Reis, Blei, flüssigen Brennstoffen, Rattan, Sandelholz, Zucker, Bauholz.

(Colonial Reports-Annual Nr. 421.)

*) Nicht mitenthalten sind in den nachstehenden Zahlen die Dampfbarkassen.

**) Einschließlich 17 210 Hafenfahrzeuge (conservancy) usw. von 637 052 Reg.-Tons.

***) Einschließlich 25 582 Hafenfahrzeuge (conservancy) usw. von 932 078 Reg.-Tons.

Der Schiffsverkehr von Weihaiwei im Jahre 1903.

Im Jahre 1903 liefen den Hafen von Weihaiwei 242 Dampfer von 244 940 Reg.-Tons gegen 146 Dampfer von 151 809 Reg.-Tons im Jahre 1902 an. Der Verkehr wird fast ausschließlich durch Dampfer britischer Flagge aufrecht erhalten, wie aus dem nachstehenden Zahlenbild erhellt.

	1903. Zahl	1903. Netto-Reg.-Tons.	1902. Zahl	1902. Netto-Reg.-Tons.
Großbritannien	233	237 998	140	147 443
Deutschland	2	1 688	—	—
China	4	3 076	2	2 068
Japan	3	2 178	4	2 298
Zusammen	242	244 940	146	151 809

In den obigen Zahlen sind nicht mitenthalten die Schiffe, die dem Kohlentransport für Marinezwecke, sowie dem Transport von Regierungsgut dienen, außerdem zwei kleine Dampfer, die zwischen Tschifu und Weihaiwei verkehren.

(Colonial Reports-Annual Nr. 419.)

Die Geschäftslage in Schanghai.

Die seit dem Kriegsausbruche herrschende Depression auf dem Schanghaier Markte hat endlich im Juli d. J., wie der Julibericht des k. u. k. österr.-ungar. General-Konsulates in Schanghai mitteilt, einer lebhafteren Geschäftstätigkeit Platz gemacht. Nach vielen Monaten ungünstigen Geschäftsganges wurden die vorhandenen Vorräte so weit reduziert, daß ein Ersatz wenigstens in den allgemeinen Bedarfsartikeln notwendig erschien. Auch die gegenwärtig im Zuge begriffene Reorganisation der chinesischen Armee sowie die mit der Münzreform verbundene Einrichtung neuer Münzen gaben vielfach zu umfangreichen Lieferungen für Regierungszwecke aus dem Auslande Anlaß, was jedenfalls zur Zeit nicht wenig auch zur Belebung der Geschäftstätigkeit beigetragen hat. Nur am Anfange des Berichtsmonates wirkte die allgemein erwartete weitere Kurssteigerung auf die Geschäftstätigkeit hemmend ein; die Preise, welche dabei von den Schanghaier Kaufleuten in den meisten Fällen geboten wurden, waren viel niedriger, als es der tatsächlichen Kurssteigerung entsprochen hätte, und Transaktionen kamen daher nur dann zustande, wenn es sich um Ausführung dringender Ordres handelte. Das wichtigste Ereignis während des Juli war unzweifelhaft die Besetzung des Hafens von Niutschwang durch die Japaner, welche in kaufmännischen Kreisen Schanghais seit langer Zeit mit Ungeduld erwartet wurde. Die Hoffnung jedoch, daß mit der Beendigung der russischen Verwaltung dort unmittelbar ein lebhafter Handelsverkehr mit jenem Hafen wieder eintreten werde, schlug fehl.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1904, November. **No. 2.** **IV. Jahrgang.**

Der stellvertretende Schatzmeister unserer Gesellschaft,

Königl. Kommerzienrat Herr Paul Gaspard Friedenthal,

ist am 1. November d. Js. nach kurzer Krankheit plötzlich entschlafen. Der Verstorbene ist unserer Gesellschaft seit Jahren ein eifriger Förderer und Gönner gewesen und hat es verstanden, sich durch seine Arbeit in unserem Präsidium nicht nur ein hohes Verdienst um unsere Bestrebungen, sondern auch die Verehrung aller seiner Kollegen zu erwerben. Unser Kreis erleidet durch den Heimgang des Entschlafenen einen empfindlichen Verlust. Sein lebhafter Geist und seine wahrhaft vaterländische Gesinnung haben unserer Mitgliedschaft jederzeit als ein leuchtendes Vorbild vor Augen gestanden. Wir werden sein Andenken stets in hohen Ehren halten.

Berlin, im November 1904.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Freiherr von der Goltz, General d. Infanterie, kommandierend. General des I. Armeekorps. Präsident.

Dr. jur. Seidenspinner, Wirklicher Geheimer Kriegsrat. Geschäftsf. Vizepräsident.

Freiherr von Gayl, Generalleutnant und Oberquartiermeister, Chef des Stabes der I. Armee-Inspektion Vizepräsident.

Fischer, Wirkl. Geheimer Rat, Unterstaatssekretär z. D. Vizepräsident.

Dr. Vosberg-Rekow, Direktor der Zentralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen. Schriftführer.

Dr. August Etienne, Hauptmann a. D. Stellvertr. Schriftführer.

Alfred Paetel, Verlagsbuchhändler. Schatzmeister.

Die weltpolitische Bedeutung der englischen Invasion in Tibet.

Von Dr. Vosberg-Rekow.

Gefallen ist der Schleier, der über Asiens heiligster Stätte lag. Mehr denn ein Jahrhundert war das große Heiligtum des Buddhismus von mystischen Nebeln umwallt. Lhassa, die Stadt, deren Hunderte von Millionen seit undenklicher Zeit in höchster Verehrung gedachten, abgelegen und weltentrückt, umstarrt von den höchsten Felsenfesten der Erde, hat sich aufgetan. Der buddhistische Papst entfloh, und über den Zinnen der heiligen Burg Potala schwebte für einen Augenblick die Flagge des Königs von England.

Seit die geographische, die wissenschaftliche Forschung daran ging, die unbekannten Teile der Welt systematisch dem wißbegierigen Auge der Gebildeten näher zu bringen, war kein Ziel der Forschung heißer begehrt und heißer umstritten, als die geheimnisvolle Hauptstadt des tibetischen Reiches. Welch eine Fülle von Kraft, Energie, Klugheit und List ist aufgewendet worden, um diesem lockenden Ziele näher zu kommen. Wie lang ist's her, daß der berühmte Swen Heddin hier bei uns von den unsäglichen Strapazen erzählt hat, die er um des gleichen hohen Strebens willen erleiden mußte; und wie er, so haben zahllose berühmte Forscher umkehren müssen, ohne das Idol der innerasiatischen Glaubenswelt mit leiblichem Auge erblickt zu haben. Man war überzeugt, daß noch manches Jahrzehnt vergehen würde, ehe der unendliche Schatz von literarischen, historischen, künstlerischen und ethnographischen Seltenheiten, der nach sicheren Berichten früherer Zeiten in Lhassa aufgestapelt war, den Augen des abendländischen Forschers sichtbar werden und den Schatz der allgemeinen Kenntnis bereichern würde. Durch Jahrhunderte nannte man mit Aufmerksamkeit und Auszeichnung die Namen derer, welche Lhassa besucht und gesehen hatten und je strenger im letzten Jahrhundert der Abschluß gegen die Außenwelt war, je hoffnungsloser die Versuche erschienen, den Schleier jener Geheimnisse zu lüften, desto heißer war das Begehren, sichere Kunde von ihnen zu erhalten.

Und was Fleiß, Energie und Opfermut der charaktervollsten Reisenden nicht zu erreichen wußte — plötzlich ist es enthüllt und offen dargelegt vor den Augen eines kleinen Heerhaufens, den eine europäische Kulturmacht ins Herz Innerasiens geführt hat.

Es ging ein Staunen durch die ganze zivilisierte Welt, als die scheinbar kecke Tat der Briten getan und das Ziel

mit einigen wenigen Gefechten erreicht war. Frohe Hoffnung, insonderheit in den Kreisen der Wissenschaft, machte sich auf und der Altertumsforscher, der Ethnograph, der Geograph, der Naturkundige sahen ein großes, neues Arbeitsfeld und neue Errungenschaften und Entdeckungen vor sich. Die ganze gebildete Welt arischer Abstammung nahm Anteil an dem Ereignis. Es war schon an und für sich eine Tat, das mystische Dunkel, das über dem innersten Asien lag, gewaltsam aufzuhellen, und selbst wenn der englische Einfall nur für einen kurzen Augenblick in die Geheimnisse der gewaltigsten östlichen Weltreligion hineingeleuchtet hätte, daß damit Epoche gemacht ist, steht außer Zweifel. Wenn es das Ziel der europäischen Kulturwelt ist, mit ihrer höheren und höchsten Zivilisation allmählich die ganze Welt zu umspannen, so war man diesem Ziel ein bedeutsames Stück näher gekommen. Den dunklen Weltteil, Afrika, zu durchqueren, hatte es wohl gewaltiger Energie bedurft, aber was man dort vorfinden konnte, das wußte man sich in ungefähren Umrissen von vornherein selbst zu sagen. Fand sich da eine Kultur, so stand sie unzweifelhaft so tief unter der unsrigen, daß sie nicht mehr als ein historisches Interesse erfordern konnte. Die Kulturwelt des gewaltigen Asiens war uns in ihrem innersten geistigen Kern zwar nicht fremd und nicht unbekannt; — aber es galt für uns, bis in ihre tiefsten Urquellen hineinzudringen, um sie ganz zu verstehen. Betrachten wir es doch als unsere Aufgabe, diese Zivilisation, älter und ehrwürdiger als die unsrige, in uns aufzunehmen, uns anzupassen und zu überwinden. Und Lhassa war die Stätte, für deren Aufhellung sich so schwer ein Angriffs- und ein Ausgangspunkt hatte finden lassen. Jetzt plötzlich ist er gegeben, denn was einmal gelang, wird alsbald wieder gelingen; nachdem englischer Einfluß und die politische Macht Großbritanniens sich im Herzen des Lamaismus eine Achtung gebietende Stellung geschaffen haben, werden sie auch imstande sein, der Forschung und der Wissenschaft offene Tore zu schaffen.

Über diesen größeren Gesichtspunkten hat man die modern-politische Bedeutung des englischen Zuges im ersten Augenblick beinahe vergessen. Und doch liegt auch sie vor, und es wird unsere Aufgabe sein, sie in ihrem Ursprung zu beleuchten und in ihren Folgen zu überblicken. Die englische Invasion in Tibet war eine Tat von weltpolitischer Bedeutung mehr als in einer Richtung.

Aber ehe wir der modernen und der politischen Betrachtung die Türen öffnen, wollen wir nicht die Würdigung des Eindrucks vergessen, den das Ereignis notwendigerweise in der asiatischen Welt selbst machen muß. Als vor geraumer Zeit einmal dem Himalaya-Volk der Ghurkas von englischen Offizieren bedeutet wurde, daß die englischen Truppen im Jahre 1860 Peking genommen hätten, da lachten die Tibetaner und hielten das für einen schlechten Scherz. „Ja," erwiderten sie, „Euer General mag das wohl Euch berichtet haben, aber bis Peking hingekommen, ist er sicher nicht." Und heute? Mit Heeresmacht sind die roten Barbaren in das heilige Land des Buddha gefallen, und vergebens hat man gegen sie aufgerufen zum heiligen Krieg. Wie Spreu vor dem Wind zerstoben die Milizhaufen des Dalailama und bis in die Stätte der höchsten Verehrung marschierte der Feind. Was das für die buddhistische Welt bedeutet, wird jeder ermessen, der weiß, welcher Verehrung Lhassa gewürdigt ist. Die uralte indische Sage gibt der Erde die Form einer Lotosblume. Die Teile der Welt sind die Blätter des Kelches und das Zentrum, der Stempel, der erhabene und geheimnisvolle Mittelpunkt der Blüte, ist das von den höchsten Schneegipfeln der Erde umwallte, hoch aufgetürmte Land der Tibeter. Dort aber ist das Heiligste des Heiligen Lhassa, die Priesterstadt mit der Burg Potala, wo der köstliche „Edelstein der Majestät", „Weltmeerpriester" der Dalailama gebietet. Aus allen Teilen der asiatischen Welt strömen nimmermüde herzu die Pilgerzüge, die den Heiligen schauen und seinen Segen erhalten wollen. Berichterstatter, die sich solchen Zügen angeschlossen, erzählen uns von der gewaltigen inneren Erregung und der religiösen Überspannung, von der diese Pilgerzüge erfüllt sind. Swen Heddin hat uns im vorigen Jahre in der Gesellschaft für Erdkunde die Geschichte eines Lama von Urga erzählt, die für die Auffassung jener Völkerschaften charakteristisch ist. Der Lama hatte gesündigt und war vom Oberhaupt seiner Kirche, vom Angesichte der heiligen Stadt Lhassa für immer verbannt. Um nun die Gnade und Verzeihung des Dalailama zu erlangen, machte der Unglückliche sich daran, in Gebetsstellung den Weg von seiner Heimat bis Lhassa zurückzulegen. Auf den Knien liegend schob er mit den Händen sich vor, Schritt für Schritt, tausende von Kilometern weit. Aber als er nach sechsjähriger, elender Fahrt das Ziel seiner trüben Wanderung durch Wüsten, Schnee, Eis und Stürme vor sich sah, da erhielt er eine Stunde vor der heiligen Stadt die Weisung, alsbald umzukehren, da der Dalailama ihm nicht verzeihe. Und der Ärmste ist nicht nur umgekehrt, sondern er soll die ganze Reise unter Ausfüllung seines Lebensrestes noch zwei Mal in der gleichen Weise unternommen haben! Ja, die Pilgerschar, die sich dem heiligen Ort nähert, ist von Ehrfurcht durchbebt und von Erwartung durchschüttert. Noch ein Bergrücken trennt sie vom Ziel ihrer Reise; fastend und betend erwarten sie den Abend, klimmen den Berg hinan und sind nach Mitternacht auf der Höhe. Schon diesen Gipfel zu betreten, verleiht Vergebung der Sünden. Am Abend des nächsten Tages ziehen sie in Lhassa ein und knien am Fuße des heiligen Berges, und haben sie den hohen Priester von Angesicht zu Angesicht gesehen und seinen Segen erhalten, sind sie gebenedeit für den Rest ihrer irdischen Pilgerfahrt. Om mani padme hum, o du Kleinod im Lotos, beten sie ihr ganzes Leben lang, und dieses Kleinod, dessen Anrufung zuerst die Lippen des Kindes öffnet, dem der letzte Seufzer des sterbenden Greises gilt, dieses Kleinod ist Lhassa, die Stadt der Städte.

Nicht immer war Lhassa verboten und das Land Tibet ein verschlossenes Land. In früheren Jahrhunderten stand es dem Wanderer und dem Pilger offen, und es konnte wohl dann und wann eine Persönlichkeit hingelangen, die nicht Buddha im Gebete ruft. Aber seitdem die westländischen Barbaren sich drohend und begehrlich wiederholt an den Grenzen des Landes gezeigt haben, seitdem insbesondere die chinesischen Schutzherren auf die Gefährlichkeit dieser Besuche hingewiesen, seitdem wird, wo nicht die Natur ihn mit ihren Schrecken verhüllt, der Zugang auf den steilen Straßen der Berge und Pässe dem Fremdling abgeschnitten. Gerade, als die Wissenschaft ernst und planmäßig geworden war, wurden die Tore des tibetanischen Hochlandes geschlossen und sie waren geschlossen bis auf den heutigen Tag, und erst britischer Energie und Beharrlichkeit blieb es vorbehalten, sie wieder aufzuschließen. Sie waren geschlossen von dem Zeitpunkt ab, wo europäische

Interessen begannen, sich in Asien festzusetzen und wo der Kampf der neuen gegen die alte Kulturwelt einsetzt.

Auch die Völker Asiens, Inner- und Ostasiens, sind häufig unter einander in Streit geraten. Sie verhalten sich zu einander wenig anders, wie die europäischen Nationen, die der Asiate von Parteien und Gegnerschaften zerklüftet finden würde. Aber alle diese Völker mongolischer und verwandter Rassen haben eines gemeinsam: das ist die gewaltige Lehre des Buddha. So verschieden sie auch entwickelt sein mögen und so abweichend auch die Abstammung der einzelnen Clans sein mag, ihr inneres geistiges Leben hat in den heiligen Lehren seine gemeinsame Quelle, welche von Lhassa aus geprägt worden sind. Wenn sich einmal die asiatische Kulturwelt als solche von der europäischen angegriffen erkannt und auf sich selbst besonnen hätte, wenn einmal die gelbe und ihr verwandte Rassen auf ihre gemeinsamen kulturellen Besitztümer zurückgegangen wären, es hätte nur ein einigendes Band für sie alle sich finden lassen: eben die Lehre des Buddha. Aus diesem Verständnisse heraus aber hat der Eingriff Englands wahrscheinlich seine gewaltigste Bedeutung. Welt steht gegen Welt; Uraltes gegen Neugewordenes; Kultur gegen Kultur; wer wird der Stärkere sein? Wir glauben, daß es unsere Zivilisation sein wird und wir können uns diesem Glauben getrost hingeben, seitdem einer der Unseren mit keckem Griff in der Hauptstellung des Gegners das Wahrzeichen seiner Gewalt hat aufrichten können. Kommt Lhassa und bleibt Lhassa unter englischem Einfluß, so wird es nicht mehr möglich sein, dem asiatischen Papsttum neues Leben einzuflößen, neues Leben und eine Aktivität, welche mit Aufstachelung der Massen unserer asiatischen Stellung gefährlich würde. Das Papsttum hat in der europäischen Welt ungeheuere Macht entfaltet und ausgedehnte politische Kämpfe durchgefochten. Der Abbassi von Lhassa wird unter dem Einfluß englischer Kontrolle keine Religionskriege mehr entfachen können.

Denn man möge nicht glauben, daß der Buddhismus eine politische Rolle nicht gespielt hat. Schon der Umstand, daß Tibet ein Priesterstaat ist, eine Hierarchie ausgeprägtesten Charakters weist darauf hin; der Buddhismus hat im Gegenteil riesige politische Aufgaben lösen können. Als der Großkhan von Karakorum die gelbe, schlitzäugige Rasse unter dem Einflusse des unruhigen Schamanentums in Massen zusammenballte und mit diesen Massen die ganze damalige Welt in Schrecken setzte, sodaß die von ihm hervorgerufene Bewegung bis an die Gestade des Atlantischen Ozeans nachgezittert hat, — da war es buddhistischer Einfluß, der die Wildheit der innerasiatischen Volksmassen bändigte und besänftigte, der die erregten unstäten Volks- und Kriegerhaufen seßhaft und zahm werden ließ, der Furcht und Ehrfurcht vor einer höheren Welt in ihre Herzen pflanzte und die gärende Masse — einen gärenden Hexenkessel nennt Georg Wegener das Kaschmirhochland und die umgrenzenden Gebiete — hinüberleitete in die ruhige, in der Gegenwart fast tote Kulturwelt des asiatischen Ostens. Es war der Freund Marco Polos, des berühmten Venezianers, der Großkhan Kublai, dem damals halb Asien untertan war, der sich zuerst der Lehre Buddhas beugte, weil er ihren besänftigenden Einfluß erkannte und der der Priesterherrschaft der Lamas die ersten weltlichen Machtmittel in die Hände gab.

Seitdem hat die Lehre Buddhas in Asien das Zepter geführt, unter ihm sind die wilden Völker ruhig, zivilisiert und in ihrer Art glücklich geworden; aber es liegt vielleicht in dem tiefsten Kern dieser Lehre, mit dem ich mich an dieser Stelle nicht beschäftigen kann, daß sie ihre Bekenner auch geschwächt hat. Seitdem sind die indischen und die Himalayavölker, die Bewohner von Kaschmir, Karakorum und Ladak bis hinauf nach Kaschgar unter englische Herrschaft, ihre nördlichen und nordöstlichen Nachbarn unter russische Herrschaft geraten, seitdem ist Assam und Siam mit ihren Nachbargebieten anderem europäischen Einfluß unterlegen und seitdem hat sich die Ohnmacht Chinas herausgestellt. Nur das wilde junge Inselvolk der Japaner, das die Herrschaft des Buddhismus nur in abgeschwächter und veränderter Form überkommen hat, scheint seinem einlullenden Einflusse nicht unterlegen zu sein. Trotzdessen war es verkehrt, den inneren Gehalt und die innere Kraft des Buddhismus zu unterschätzen. Noch ist sein Einfluß ein tiefgehender und gewaltiger und seine Wiedererweckung zu neuem Leben hätte dem Andringen der europäischen Zivilisation unter Umständen noch böse Tage bereitet.

Von allen diesen Gesichtspunkten aus betrachtet, erscheinen die Engländer als Vorkämpfer der europäischen Kulturwelt, als die Schildhalter der modernen Nationen in ihrem Bestreben auf Unterwerfung der alten Kulturwelt Asiens; von diesen Gesichtspunkten aus ist ihr langvorbereitetes und konsequentes Vorgehen gegen das asiatische Zentrum eine verdienstvolle Tat und ihre Bedeutung auch für die Wissenschaft und für die Geisteswelt Europas hoch und gewichtig.

Wesentlich anders freilich erscheint sie uns, wenn wir den Maßstab moderner Politik, Weltpolitik und Wirtschaftspolitik anlegen. Da tut sich sofort eine ganz andere Perspektive auf, nämlich diejenige des Wettbewerbs der verschiedenen Nationen um den Anteil an Asien. Allbekannt ist, daß russische und englische Politik im Innern Asiens aufeinanderplatzen sollen. Aber vom großen Publikum an nur wenigen Stellen gesehen und richtig beurteilt wird der Umstand, daß die neuesten Wendungen geeignet sind, auch die Interessen anderer Nationen in Mitleidenschaft zu ziehen und nicht zuletzt und nicht unwesentlich diejenigen von uns Deutschen.

Ehe ich auf die Würdigung dieser Interessen näher eingehe, ist es nötig, Tibet selbst einen Augenblick als wirtschaftspolitisches Objekt zu betrachten, und ist es weiterhin nötig, die politischen Verhältnisse zu skizzieren, unter denen sich die englische Invasion vollzogen hat.

Es ist in der letzten Zeit häufig und in guter übersichtlicher Darstellung über Tibet gesprochen. Kaum vor Jahresfrist hat Dr. Georg Wegener in der asiatischen Gesellschaft eine prächtige, lebensfrische Skizze von Tibet gegeben, die er mit außerordentlich interessanten und instruktiven Lichtbildern illustrieren konnte. Da aber nicht jedermann solchen Vorträgen beiwohnen kann, auch nicht jedermann Zeit und Muße hat, Wegeners geschickt geschriebene Schrift „Tibet und Lhassa“ zu studieren, will ich einen Augenblick auf die äußere Gestaltung des Landes, seiner Bewohner und Produkte eingehen, weil eben diese äußere Gestaltung in mehrfacher Hinsicht für die politische Gebarung bestimmend geworden ist.

Es ist gewissermaßen die Grundfeste der Erde, die sich im tibetanischen Lande auftut, ein gewaltiges Hochland, selbst in seinen Tälern in einer Höhenlage, die an die der höchsten Alpenspitzen Europas heranreicht, an seinen

Rändern umwallt von riesigen Gebirgsketten, in deren Zuge die höchsten Erhebungen liegen, welche die Erde überhaupt aufzuweisen hat. In dieses wunderbare Land führen Pässe von schwindelnder Höhe. Fast überall ist der Zugang schwierig, von einzelnen Stellen aus beinahe unmöglich. Im Süden, wo das Himalayagebirge mit mehreren Parallelketten das Hochland von Tibet umschlingt, sind die Zugänge am steilsten, aber auch am leichtesten, denn man gelangt durch sie in denjenigen Teil des Landes, der am leichtesten zu bereisen ist, das mildeste Klima hat und von der dichtesten Bevölkerung bewohnt ist. Lhassa selbst, die heilige Stadt, liegt nicht allzu weit von der indischen Grenze. Vom Westen her liegt das gewaltige Bergland Kaschmirs bis an die Hochebene hinan; seine Übergänge sind über die Maßen rauh und schwierig. Rauh, schwierig, öde, von jähem Abfall ist auch die nördliche Mauer des Landes. Hat man ihre erste Stufe erklommen, so folgen immer weitere Erhebungen; ist man endlich oben angelangt und stellen sich keine Felswände mehr unwirtlich und hindernd in den Weg, da tun sich Wüsten, salzige Moore und sturmgepeitschte Hochflächen auf, unfruchtbar, ohne Weg und Steg, auf wochen- und monatelange Wanderung hinaus ohne jeden menschlichen Bewohner. Am einladendsten sind die Zugänge von Osten, wo die Gebirgsdéfilés sich weit ins Land hinein fortsetzen und wo sie durchbrochen werden vom Oberlauf gewaltiger Ströme, deren Bett sich, je näher es der Grenze Chinas und der südlichen Nachbarstaaten kommt, immer mehr vertieft und in wilde Schroffen verliert, unzugänglich in ihrem südlichen Teil und so abgelegen, daß man von jenen Gegenden noch heute als von den unbekanntesten Teilen der Welt sprechen kann.

Gemäß dieser natürlichen Beschaffenheit hat sich die politische Geschichte des Landes gestaltet. Kaschmir und die westlichen Vorlagen sind längst abgetrennt und dem Reiche des Dalailama verloren gegangen. Vom russischen Norden her hat eine Berührung kaum stattfinden können; soweit sie erfolgt ist, ist sie neuesten Datums und weiter unten zu betrachten. Von Süden her haben die kriegerischen Bergvölker im Himalaya sich mit Erfolg bis zur Stunde gegen die britische Unterwerfung behauptet, und nur an einzelnen Stellen ist es den Engländern gelungen, näher heranzukommen. Die unabhängigen Himalayastaaten, von den Tibetern verwandten Völkerschaften bewohnt, hatten sich bisher als eine prächtige Schutzmauer und Hilfe für den Abschluß gegen die Fremden erwiesen. Allein von Osten her, dem Lauf der großen chinesischen Ströme nach der Quelle zu folgend, hat fremder politischer Einfluß Weg und Platz gefunden, und der Priesterstaat Buddhas steht seit fast zwei Jahrhunderten unter der Oberherrschaft des Kaisers von China.

Fragen wir uns nun einen Augenblick: birgt das tibetische Hochland denn Schätze, welche die Begehrlichkeit der Fremden an sich erklärlich erscheinen lassen? Hat es eine Bevölkerung, mit der Handel zu treiben und in Verkehr zu treten riesigen oder auch nur nennenswerten Gewinn erbringt? Weiß diese Bevölkerung Produkte herzustellen, die von weltpolitischer Bedeutung sind oder werden können? Alle diese Fragen sind, vielleicht die erste ausgenommen, mit nein zu beantworten. Die Bevölkerung, soweit man einen Überblick gewinnen könnte, wird von den meisten Forschern auf $1^1/_2$—2 Millionen, von Swen Heddin auf 3—4 Millionen geschätzt, wohl bemerkt in einem Lande, in welchem die Fläche des Deutschen Reiches mehrfach enthalten ist. Diese kleine Menschenzahl gibt doch an sich keinen großen Anreiz zu Handelsverbindungen. Die Produkte des Landes sind: rohe Schafwolle; sie ist zurzeit der hauptsächlichste Ausfuhrartikel, auch Schwänze des Jack, die um ihrer Feinheit willen geschätzt sind und zur Zierde der Paschas bis nach der Levante gelangen, auch indischen Prinzessinnen als Wedel und Fächer dienen; Borax wird in namhaften Mengen gefunden und Moschus aus den Drüsen des Moschushirsches. Überhaupt ist Tibet, das menschenleere, ein Tierparadies; es verspricht dem Jäger wohl reiche Beute, aber weltpolitische Handelsbedeutung ist daraus kaum herzuleiten. Nur eines hat wahrscheinlich eine große Zukunft: das Gold. Gold wurde in Tibet schon in vorhistorischen Zeiten gewonnen; schon Herodot erzählt von merkwürdig geformten menschengroßen Ameisen, die im innersten Herzen Asiens leben, in Erdlöchern wühlend und Gold hervorsuchend, eine Angabe, die wahrscheinlich dadurch entstanden ist, daß die Tibeter während des Winters Gold graben, zum Schutz gegen die Stürme in Erdgruben ihre Zelte aufschlagen und abenteuerlich mit Pelzen ausgestattet einhergehen. Die Goldvorkommen sollen, wie gesagt, ausgedehnt und ihrem Gehalt nach bedeutend sein. Es gibt Beurteiler, welche meinen, daß in jenen Gegenden vielleicht noch die größten Goldgruben der Erde aufgetan werden. Von diesem Gesichtspunkte aus entspräche ja das Eindringen Englands durchaus der englischen Politik an anderen Stellen der Welt, die bekanntlich immer und zu jeder Zeit darauf gerichtet ist, sich in den Besitz der Goldländer zu setzen. Die Bevölkerung selbst, beherrscht von der bekannten Priesterhierarchie, ist friedfertig, freundlich und gastfrei, nicht über die Maßen begabt und in kultureller Hinsicht wohl noch hinter der Chinas zurückgeblieben. Das ist das Land, das seine Bewohner, seine Produkte und etwaigen Reichtumsquellen, das ist das Land, welches heute in den Mittelpunkt des Interesses der ganzen Welt gerückt erscheint.

Denn dieses Land oder vielmehr der Streit um dieses Land hat in der Tat eine große weltpolitische Bedeutung. Um sie richtig zu würdigen, ist es notwendig, nicht nur den großen Widerstreit zwischen Rußland und England in bezug auf Innerasien einen Augenblick zu verfolgen, sondern auch auf die Beziehungen Tibets zu seinem Suzerän, d. h. zum chinesischen Kaiserstaat einzugehen.

Rußlands Stellung in Tibet.

Von Said Ruete.

Als die anglo-indische Regierung die nunmehr erfolgreich zum Abschluß gelangte politisch-militärische Expedition nach Tibet inszenierte, war die Beilegung des seit dem Jahre 1889 schwebenden Sikkim-Tibet Grenzstreites und eine Klärung der aus diesem Konflikt erwachsenen, vielfach zugespitzten Lage Hauptzweck. Diesem hätte entsprochen werden können, ohne unter gewaltigen, in der Natur des Landes begründeten Schwierigkeiten bis zur Hauptstadt des Dalailamas vorzudringen.

Dennoch war es eine Notwendigkeit, Lhassa zu erreichen und in dem Palast-Tempel Potala den englischen Forderungen Anerkennung zu verschaffen, sollte den starrsinnigen tibetanischen Mönchen nachdrücklich zum Bewußtsein gebracht werden, daß England an der Nordgrenze seiner indischen Besitzungen keiner anderen Macht Rechte einzuräumen gewillt sei — ein wirksameres „hands off" konnte dem Kabinet in St. Petersburg nicht zugerufen werden!

Die Beziehungen, welche bisher zwischen Rußland und Tibet bestanden, sind jüngsten Datums; sie reichen nur bis zum Jahre 1898 zurück, bieten aber trotz des recht spärlichen Materials eine Fülle des Interessanten.

In genanntem Jahre bereiste der mongolische Buriäte Ghomang Lobzang, von Lhassa kommend, Südrußland zu dem Zwecke, unter den dort angesiedelten kalmückischen Buddhisten Sammlungen für die religiöse Propaganda vorzunehmen. Wir wissen, daß Lobzang im Jahre 1846 in Chorinskaia, Provinz Verchnyudinsk, geboren ist; er wurde in verschiedenen Klöstern, u. a. in Azochozki — dort gemeinsam mit Shoinson Ireoltnieff, dem gegenwärtigen Chamba Lama der Transbaikal-Buriäten — erzogen und kam um das Jahr 1880 nach Tibet, wo er infolge außergewöhnlicher Begabung in dem an der Westlisiere Lhassas gelegenem Kloster De-bung Lehrer der Metaphysik wurde und später zu der Würde eines der Person des Dalailama beigegebenen Priesters emporstieg.

Auf der erwähnten Reise muß Lobzang Gelegenheit gefunden haben, mit der russischen Regierung Fühlung zu nehmen; mit einer großen Zahl überaus wertvoller Geschenke für den Dalailama, als Mitglied der Russischen Geographischen Gesellschaft, unter dem neuen Namen Dorshieff und wie angenommen werden muß, als unbestätigter Agent der russischen Regierung kehrte der eifrige Diener seines Glaubens heim.

Die Art und Weise, wie Dorshieff nunmehr bemüht war, die Interessen seines Mutterlandes zu fördern, machen seiner diplomatischen Verschlagenheit alle Ehre. Das Ansehen Chinas, welches seit 1720 die Vorherrschaft über Tibet ausübte,*) war durch die im Feldzuge gegen Japan erlittenen Niederlagen sowie durch den im Jahre 1900 mit den europäischen Mächten ausgebrochenen Konflikt in schnellem Schwinden begriffen; Tibet mußte befürchten, im Falle einer indischen Invasion der Unterstützung Chinas in nicht hinlänglichem Maße sicher zu sein. Unter diesen Gesichtspunkten verstand es Dorshieff, dem Dalailama die Vorzüge einer Verständigung mit Rußland, welches damals in der Mandschurei erfolgreich Fuß faßte, so überzeugend zu schildern, daß der hohe Kirchenfürst sich zu einer Reise nach Petersburg bereit fand; umsomehr, als sein Berater ihm versicherte, daß es ein leichtes sein würde, den Zaren für die hehre Lehre des Buddhismus zu gewinnen. Wie ernst es dem Dalailama mit dieser so verlockende Resultate versprechenden Reise war, erhellt am besten aus der Tatsache, daß er sein geheiligtes „Berden" — Gebetskissen — und einen prächtigen codex aureus seiner Privatbibliothek bereits nach Petersburg sandte. Die Ausführung dieses Vorhabens scheiterte jedoch trotz der Fürsprache des zweitgrößten Machthabers in Tibet, des Großlama von Tashe-Lhunpo — einem Kloster in der Nähe von Shigatse — an dem Widerspruch des Tzung-du (eine von den Notabeln Zentral-Tibets und den Provinzen Tsong und Kam beschickte Nationalversammlung, in welcher die Äbte der drei großen Klöster — Sera, De-bung und Gaden — dominierenden Einfluß ausüben).

Dorshieff trat allein die mühsame Wanderung nach Rußland an, und als das Journal de Saint-Pétersbourg am 2. Oktober (a. St.) 1900 vermeldete, daß der Zar zwei Tage zuvor im Palais zu Livadia Aharamba-Agvan-Dorshieff, „ersten Tsanit Hamba des Dalailama von Tibet" empfangen habe, wurde die gebildete Welt durch die auf diese Weise kund getane politische Beziehung zwischen den beiden Ländern überrascht.

Nach außergewöhnlich schneller Reise — der Weg von Urga (Nord-Mongolei) nach Lhassa wurde in 90 Tagen zurückgelegt — trifft Dorshieff wieder bei dem Dalailama ein und behändigt ihm eine Einladung der russischen Regierung behufs weiterer Verhandlungen eine Gesandtschaft nach Rußland zu delegieren. Einen Monat später ist Dorshieff und der Sekretär des Dalailama, Lhambo Donid Lubson Kaintchok, an der Spitze einer aus acht Mitgliedern bestehenden Gesandtschaft wiederum auf dem Wege nach Rußland; sie durchqueren Indien und schiffen sich in Colombo an Bord des russischen Dampfers „Tamboff" nach dem Schwarzen Meere ein.

Die Gesandtschaft landete am 12. Juni (a. St.) 1901 in Odessa und wird bereits am 23. desselben Monats vom Zaren und der Zarin im Palais zu Peterhof und am 28. November von der Zarin Mutter feierlich empfangen. Dorshieff stattete den Ministern Graf Lamsdorff und Witte Besuche ab und überbrachte dem ersteren ein eigenhändiges Schreiben des Dalailama, welches nach Angabe des Empfängers nur konventionelle Phrasen bezüglich des beiderseitigen Gesundheitszustandes enthalten haben soll.

Welche Erwartungen die Machthaber in Lhassa an diese Gesandtschaft knüpften, wird am besten durch die Tatsache illustriert, daß der Dalailama es unternahm, ein unter dem 8. Juni desselben Jahres seitens des Vizekönigs von Indien an ihn abgefertigtes Schreiben uneröffnet zurückzuweisen.

Über das Ergebnis der Mission dieser „envoyés extraordinaires", wie sie von russischer Seite offiziell benannt wurden, sind die verschiedensten, für jetzt noch immer unkontrollierbaren Gerüchte in die Öffentlichkeit gelangt. Das

*) Vgl. „Chinas Vorherrschaft über Tibet in Vergangenheit und Gegenwart" in No. 1 dieses Jahrganges.

im Februar dieses Jahres seitens des englischen Auswärtigen Amtes herausgegebene, an interessanten Details überaus reiche Blaubuch bezüglich Tibets verzeichnet den Inhalt einer auf Veranlassung des Marquess of Lansdowne erfolgten Unterredung zwischen dem englischen Botschafter am Hofe zu St. Petersburg und dem Grafen Lamsdorff. Danach erklärte letzterer, daß die tibetanische Gesandtschaft keinen politischen oder diplomatischen Charakter trage, sondern nur in Sachen ihres Glaubens — in Rußland befinden sich mehrere buddhistische Klöster — gekommen sei. Zu verschiedenen Malen wird seitens der russischen Diplomatie die Versicherung abgegeben, daß zwischen dem Zarenreiche und Tibet keine Abmachungen beständen.

Diese Erklärungen vermochten jedoch nicht jene Stimmen zum Schweigen zu bringen, welche behaupteten, daß Dorshieff im Dezember 1901 mit einem Vertragsentwurf nach Lhassa zurückgekehrt sei, demzufolge Rußland sich gegen weitgehende Konzessionen anheischig machte, die Integrität Tibets aufrecht zu erhalten und die Religion des Landes zu schützen; als Ausfluß dieser Abmachungen sollte ein russischer Prinz seine Residenz in Lhassa aufschlagen. Der Ausführung dieser Vorschläge soll sich China in seiner Eigenschaft als suzeräner Staat widersetzt haben, während die fremdenfeindliche Gesinnung der Tibetaner die Niederlassung eines russischen Würdenträgers in ihrer Mitte ausschloß. Vielfach wurde auch die Behauptung aufgestellt, daß der orthodox christliche Zar an Stelle des konfuzianischen Mandschu die ihm angetragene Würde eines buddhistischen Schutzherrn angenommen habe; diese Nachricht klingt von mehr als einem Gesichtspunkte aus zu absurd, als daß ihr ernstlich Glauben beigemessen werden könnte — sie dürfte ebenso wenig stichhaltig sein wie die durch die englische Expedition widerlegten Gerüchte, nach denen die tibetanischen Truppen von russischen Offizieren ausgebildet worden seien.

Im Juli 1902 veröffentlichte die „China Times" den Wortlaut eines zwischen Rußland und China abgeschlossenen geheimen Vertrages, durch dessen zwölf Artikel Rußland sich verpflichtete, Chinas Integrität aufrecht zu erhalten, wogegen letzteres dem Zarenreich bedeutende politische und wirtschaftliche Gerechtsame in Tibet einräumt. Von den beiden vertragschließenden Mächten ist dieses Abkommen auf das entschiedenste in Abrede gestellt worden, immerhin verdient es erwähnt zu werden.

Dorshieff hat sich durch die den russischen Vorschlägen gewordene Abweisung, die anscheinend der russischen Regierung nie notifiziert wurde, nicht beirren lassen, sondern ist bestrebt geblieben, den Einfluß seines Mutterlandes in seiner neuen Heimat zu festigen. Es müssen gewichtige Versprechungen gewesen sein, die ihm von den russischen leitenden Kreisen mit auf den Weg gegeben waren, sonst hätte er es nicht gewagt, für das Frühjahr 1903 das Eintreffen russischer Kosaken in Lhassa — als Demonstration gegen Indien gedacht — vorauszusagen. Die Steppenreiter sind allerdings ausgeblieben, aber es spricht für Dorshieffs starke Stellung, daß er dennoch mit der Würde eines Vorstehers der Münze und des Arsenals sowie der des Dzasak, des Schatzmeisters des Dalailama, bekleidet wurde. Allerdings hatte Rußland, wie durch die englische Expedition festgestellt wurde, durch Übersendung von Militärgewehren, die mit dem Stempel der Kaiserlichen Werkstatt zu Tula versehen waren, und deren Zahl auf etwa Tausend geschätzt wird, seiner freundnachbarlichen Gesinnung beredten Ausdruck verliehen.

Als die anglo-englische Regierung, ihres langmütigen Wartens müde, eine Expedition in Tibet einrücken ließ, übte Dorshieff absoluten Einfluß über den Dalailama aus; seinen Machenschaften wird es zugeschrieben, daß der Dalailama im Oktober 1903 seine vier Minister gefangen setzen und durch gefügige Werkzeuge der durch Dorshieff vertretenen anti-englischen Politik ersetzen ließ. Dorshieff muß es meisterhaft verstanden haben, den Dalailama an eine unmittelbar bevorstehende Parteinahme Rußlands — die wohl auch eingetreten wäre, wenn die kritische Lage auf dem russisch-japanischen Kriegstheater dies erlaubt hätte — glauben zu machen; waren doch, als die englischen Truppen von Gyangtse Besitz ergriffen hatten, im Lande Gerüchte verbreitet, nach denen nicht nur mongolische, unter russischem Einfluß stehende Buriäten den einheimischen Truppen zu Hilfe kämen, sondern es wurde auch allen Ernstes von einer russischen Landung in Calcutta gesprochen.

Zu Anfang dieses Jahres sandte der Dalailama auf Anraten Dorshieffs eine Deputation nach Rußland in der Absicht, gegen das Vordringen der Engländer Unterstützung zu erbitten, doch soll den Sendboten, auf russischem Boden angelangt, bedeutet worden sein, von der Fortsetzung ihrer Reise nach Petersburg Abstand zu nehmen.

Es ist noch in frischer Erinnerung, daß die Engländer bei ihrem Eintreffen in Lhassa das Nest leer fanden, der Dalailama hatte sich vor den heranziehenden Truppen in östlicher Richtung geflüchtet. Er ist mittlerweile in absentia seines heiligen Amtes entsetzt worden und mit weniger freudigen Gefühlen wird er heute der Versprechungen seines russischen Beraters gedenken, auf die vertrauend er den englischen Forderungen Widerstand glaubte entgegensetzen zu können.

Dorshieff, der Träger der russischen Politik in Tibet, dessen Name die Geschichte der russischen Aspirationen auf das Reich des Dalailama bedeutet, ist verschollen; am wahrscheinlichsten klingt die Kunde, daß er im Mai d. J., den unsicheren Boden Lhassas verlassend, nach Sibirien geflüchtet sei.

Nach menschlicher Voraussicht hat Rußland seine Rolle in Tibet ausgespielt. —

Der Chinese als Seemann.

Kein Land der Erde weist derartig viel verschiedene Schiffstypen in seinem Schiffahrtsverkehr auf, wie China. Hier, „im Lande der Mitte", finden wir die Dschunke, mit der schon vor mehreren tausend Jahren der Chinese zur See gefahren; wir treffen das europäische Segelschiff, das er dem Europäer abgekauft hat; wir fahren mit Zampans und europäischen Ruderbooten und sehen Dampfer jeder Größe, vom großen europäischen Ozeanriesen bis zum chinesischen Küstendampfer und weiter bis zu den unzähligen Hafendampfern und Dampfpinassen, die früher wohl größtenteils bereits auf einem europäischen Fluß oder Hafen den Verkehr vermittelten.

Während die Segelschiffahrt fast vollständig in den Händen der Chinesen liegt, werden die größeren Dampfer nur von Europäern gefahren, sogar die chinesische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die sogenannte „China Merchants Co." — deren Aktien zum größten Teil in Händen von chinesischen Mandarinen sind — besetzt ihre Kapitäns-, Offiziers- und Maschinistenstellen nur mit Europäern, in letzter Zeit auch Japanern, sodaß dem Beobachter sich leicht die Frage aufdrängt: was leistet der Chinese als Seemann?

Von der Schule her schon wissen wir, daß der Chinese der Erfinder des Kompasses gewesen sein soll, d. h. daß ihm die Wirkung der Magnetnadel mehrere tausend Jahre vor uns bekannt war. Zu derselben Zeit stand auch schon China im Handelsverkehr mit Arabien und Indien. Die Dschunke vermittelte diesen Verkehr und ist auch bis in die neueste Zeit der Schiffstyp geblieben, den wir am häufigsten in China treffen. An ihr kann man sich deshalb am leichtesten ein Urteil über den Chinesen als Seemann bilden.

Weit — oft Hunderte von Seemeilen — von der Küste entfernt, auf hoher See außer Sicht von Land, treffen wir jenes charakteristische Fahrzeug chinesischer Schiffbaukunst. Ohne Chronometer und ohne Sextant weiß der chinesische Kapitän der Dschunke seinen Weg über See zu finden; seine einzigen Hilfsmittel sind der Kompaß, das Lot und eine Segelanweisung, die ihm über Entfernungen, Küstenformationen, Strömungen usw. Aufschluß gibt. Die Hauptsache für ihn ist die persönliche Kenntnis der Küsten; er segelt meist dieselben Strecken und ist deshalb eher Lotse als Kapitän zu nennen. Bei schlechtem Wetter versagen diese geringen Mittel natürlich bald; der Dschunkenführer fährt deshalb auch nur bei schönem Wetter; bei aufkommendem Sturm, in den chinesischen Gewässern keine Seltenheit, flüchtet er, da es bei dem Chinesen auf Zeit nie ankommt, sofort in den nächsten Hafen. Trotzdem muß man den Mut bewundern, mit dem sich die Chinesen trotz ihrer mangelhaften Hilfsmittel so weit ins Meer hinauswagen, und kann ihnen eine gewisse Kühnheit und einen gewissen Wagemut nicht absprechen.

Die Dschunke kommt in den Hafen und hat zwischen den zahlreichen, vor Anker und an Bojen liegenden Schiffen ihren Weg auf den Ankerplatz zu suchen. Der Wind ist ungünstig, die Dschunke muß in dem engen Fahrwasser, das von Zampans und anderen Verkehrsbooten wimmelt, aufkreuzen. Bekanntlich ist niemand so kritisch, wie der Seemann, und wo etwas auszusetzen ist, gibt er freimütig seinem Urteil Ausdruck. Wenn unserem „Jan Maat" auch äußerlich die Dschunke nicht besonders gefällt, — etwas schmutzig und wenig gepflegt sieht sie häufig aus, Segel und Takelage lassen auch oft zu wünschen übrig — ihr Segelmanöver wird ihm stets gefallen, und Worte der Anerkennung wird er ihr nicht versagen. Haarscharf am Bug oder Heck des vor Anker liegenden Schiffes vorbei, steuert mit einer erstaunlichen Sicherheit der chinesische Kapitän das ihm anvertraute Fahrzeug. Um das Fahrwasser genügend auszunützen, hält er bis dicht unter Land, wendet hier mit elegantem Manöver und setzt seine schwierige Kreuztour fort. Nur wenige Kommandos hört man bei diesem Lavieren, die aber schnell und sicher ausgeführt werden; jedem Europäer würde dies gewandte Manöver alle Ehre machen.

Wir sehen: an Schneid und Geschicklichkeit fehlt es dem Dschunkenführer und -matrosen nicht, er ist als Seemann dem Europäer ebenbürtig. Seemännisches Verständnis und zweifellos seemännische Anlagen sind aber nicht nur dem Dschunkenmatrosen eigen, auch die halbseemännische Bevölkerung Chinas, also Zampan- und Bootsführer legen in der Handhabung ihrer Boote auffallende Geschicklichkeit an den Tag. Das Hindurchmanövrieren durch hunderte von anderen Zampans an der Landungsbrücke, die Ausdauer beim Rudern, verständige Ausnutzung der häufig sehr schwierigen Wind- und Stromverhältnisse zeigen dem aufmerksamen Beobachter, daß der Zampankuli seinen Zampan ebenso gut und sicher zu handhaben versteht, wie der Dschunkenführer seine Dschunke.

Nähert man sich in fischreichen Gegenden Chinas einem Hafen, so trifft man bereits weit draußen die chinesischen Fischer fleißig bei der Arbeit; nicht in kräftig gebauten Dschunken, sondern in Booten, häufig Nußschalen, gehen sie ihrem Gewerbe nach. Unwillkürlich hat man das Gefühl, daß eine einzige größere Welle das kleine Fahrzeug zum Kentern bringen müßte. Oft trifft man die Fischer aber nicht einmal in Booten, sondern von Flößen — einigen notdürftig zusammengebundenen Baumstämmen — aus werfen sie ihre Netze und holen sich aus dem Wasser ihren kümmerlichen Lebensunterhalt. Bei Lastfahrzeugen sehen wir dieselbe erstaunliche Sicherheit und Kaltblütigkeit der Besatzung. Tief mit Steinen oder anderen Lasten beladene Zampans, deren Bordwand gerade noch über dem Wasser sichtbar ist, durchqueren täglich die meist offenen Reeden an der chinesischen Küste; etwas Seegang würde genügen, um die Bootsinsassen ihrem sicheren Tode zu überliefern. —

An seemännischem Personal mangelt es also in China nicht! Wie kommt es nun aber, daß es dem Chinesen nicht gelingt, an führende und leitende Stellen in der Dampfschiffahrt, besonders in seiner eigenen, zu gelangen?

Dem heutigen chinesischen Seemann fehlt die Vorbildung zu solchen Stellen; die besseren Gesellschaftsklassen und die mittleren Volksschichten betrachten den Dienst zur See als etwas untergeordnetes; also nur die arbeitenden Klassen wenden sich der Wasserkante zu. Diese bringen außer dem ihnen innewohnenden Gefühl, ihren Lebensunterhalt auf diese oder jene Weise zu erwerben, nichts weiter mit; Lesen und Schreiben sind ihnen unbekannte Begriffe. An irgendwelche Schulen, um den Handels-

matrosen und Heizer weiter in seinem Fach auszubilden — etwa eine Art Steuermann- und Maschinistenschule — ist natürlich gar nicht zu denken.

Also erst wenn der bessere Chinese sich dazu entschließt, zur See zu fahren, und sich auf fremden oder heimischen Schulen die für die Seefahrt nötigen Kenntnisse anzueignen imstande ist, ist daran zu denken, daß er mit dem Europäer auf diesem Gebiete in Wettbewerb tritt. Dies wird jedoch in dem konservativen China sobald nicht der Fall sein, und so werden wir bis auf weiteres den Chinesen nur immer als Dschunkenmatrosen und Zampankuli treffen, ihn nie aber als Schiffsführer und Schiffsoffizier eines Ozeandampfers oder eines großen Segelschiffes sehen.

Asien im Monat Oktober.

Obgleich auf dem russisch-japanischen Kriegsschauplatze während der letzten Wochen wiederum keine entscheidende Wendung eingetreten ist, bleibt der Einfluß des Krieges auf die gesamte asiatische und europäische Politik doch der maßgebende. Ohne den Krieg wäre weder England in Tibet eingefallen, noch hätte es versucht, die neue, angeblich wirtschaftspolitische Expedition nach Afghanistan und dem südlichen Persien auszusenden; ohne den Krieg und seine Folgezustände wären die Franzosen nicht so bestimmt und unhöflich gegen China aufgetreten, wie das in der letzten Zeit geschehen ist; ohne den Krieg wäre kaum die Gärung in China so groß und bedenklich, daß man von immer neuen Schritten der fremden Gesandten zu hören bekommt; ohne den Krieg hätten sich schließlich nicht Rußland und England beinahe in den europäischen Gewässern bei den Haaren gefaßt, und der Krieg übt seinen Einfluß auf die gesamte Machtkonstellation nicht nur rein politischer Natur, sondern beinahe noch mehr auf dem Weltmarkte.

Es erübrigt sich hier wiederum, die täglich eingehenden Nachrichten zu registrieren und zu besprechen. Nach der Schlacht von Liaoyang erschienen beide Gegner erschöpft und ruhebedürftig. Beide hatten schwere Verluste gehabt; die Japaner als die Angreifer vermutlich höhere. Dennoch hatte jedermann erwartet, daß die weitere Initiative vom japanischen Sieger ausgehen würde. Man war nur im Zweifel, ob Marschall Oyama den geschlagenen Feind verfolgen und zu einer weiteren Entscheidungsschlacht zwingen würde oder aber ob die japanische Armee sich in Winterquartieren verschanzen und die bis zum Frühjahr angeschwollene Übermacht der Russen an ihren befestigten Stellungen anlaufen lassen würde. Da kam unerwartet Kuropatkins Ankündigung, daß für die Russen die Stunde des Angriffs gekommen sei. Tatsächlich hatten die Russen größere Reserven an sich gezogen, als das den Japanern möglich gewesen sein kann. Man kann ausrechnen, daß dem russischen Heere wohl 64 Bataillone und 24 Batterien mit 192 Schnellfeuergeschützen und 24 Feldmörsern zugekommen sind; die Japaner dürften demgegenüber höchstens das Stärkeverhältnis wieder erreicht haben, welches sie vor der Schlacht von Liaoyang behaupteten. Es ist müßig, im gegenwärtigen Stadium Vermutungen darüber anzustellen, ob Kuropatkin von Petersburg oder anders woher den Befehl zur Offensive empfangen, oder ob er sich aus eigenem Antriebe dazu entschlossen hat. Die große, tagelang hin und her wogende Schlacht von Yentai hat wiederum unglaubliche Menschenmengen gekostet; aber eine Entscheidung hat auch sie nicht gebracht. Beide Teile haben sich mit äußerster Bravour geschlagen und beide Teile schreiben sich den Sieg zu. Seitdem stehen die feindlichen Armeen einander gegenüber und halten so knappe Fühlung, wie das in der bisherigen Kriegsgeschichte noch niemals vorgekommen ist. Bald wird dem einen, bald dem andern das Gelüst nach neuer Offensive zugeschrieben; es knallt bald an einem, bald am andern Ende der endlos langen Stellungen; Vorpostenplänkeleien wogen hinüber und herüber, aber im großen ganzen und bis zur Stunde bleibt alles ruhig. Kuropatkin hat seiner stolzen Ankündigung nicht entsprochen; von einem Entsatz des hartbedrängten Port Arthur kann gar keine Rede sein. Aber, wie vor Yentai kämpfen die Russen auch auf der Halbinsel von Dalny mit fabelhafter Zähigkeit und alle japanischen Massenopfer an Menschen und Munition vermögen sie nicht aus ihren Stellungen zu bringen. Wie lange sich Port Arthur noch halten kann, vermag man auch nach dem Verlauf der letzten Wochen nicht anzugeben; steht doch nicht einmal fest, ob die Blockade von der Seeseite her faktisch und lückenlos durchgeführt ist. Das baltische Geschwader aber, welches von Süden her Ersatz bringen soll und unter eigentümlichen Umständen die Küsten Europas passiert hat, schwimmt noch in weiter Ferne.

Man würde die Geschehnisse und Zustände auf dem Kriegstheater angesichts des hohen Standes der europäischen Berichterstattung und der kolossalen Opfer, welche die großen Preßorgane in dieser Hinsicht gebracht haben und fortgesetzt bringen, klarer übersehen können, spielten nicht Politik und Parteinahme fortwährend hinein und suchten absichtlich zu verwirren und zu verdunkeln. Im allgemeinen aber muß man annehmen, daß die Verhältnisse insgesamt für die Japaner günstiger liegen; haben doch die japanischen Heerführer es nicht für notwendig gehalten, sich der Gunst der europäischen Presse zu versichern. Im Gegenteil: fortgesetzt ertönen laute Klagen über die üble Behandlung der europäischen Berichterstatter beim japanischen Heere. Man erlaubt ihnen selbst auf den bezüglichen Erlaß der japanischen Regierung hin nicht, sich der Feuerlinie bis auf mehr als 4 km zu nähern. Journalisten und militärische Zuschauer werden von japanischer Seite mit schlecht verhehltem Mißtrauen behandelt und es ereignet sich wieder und wieder, daß die Berichterstatter später in den Besitz gewisser Nachrichten kommen, als die Telegraphenagenturen in Tokio und an anderen Orten.

Im übrigen führt die japanische Presse eine sehr zuversichtliche Sprache. Wenn man ihr glauben kann, steht Japans Lage unter den glücklichsten Auspizien. Das Staatsbudget für 1904/1905 sieht zwar Ersparnisse in Höhe von etwa 96 Millionen Mark vor und das Budget für 1905/1906 soll deren noch weitere bringen. Im neuen Haushaltsplan

sind nicht mehr als 40 Millionen Mark als Zinsen für die bisherige Kriegsanleihe eingesetzt. Diese 40 Millionen denkt man durch Steuererhöhung spielend aufzubringen. Unterdessen kommen auch Angaben über die bisherigen Kosten des Krieges, die insgesamt bis heute auf 5 bis 600 Millionen Mark angegeben werden. Sie sollen bis zum August sich auf 60—80 Millionen pro Monat belaufen haben, dann aber sehr emporgeschnellt sein, so daß beispielsweise das Bedürfnis des Augustmonats auf 140 Millionen Mark anwuchs.

Wenn man japanischen Nachrichten glauben soll, besteht in Rußland beinahe Hungersnot. In Bessarabien, in den Gouvernements Kiew, Charkow und anderen sei eine Mißernte zu verzeichnen gewesen. Die Organisation Wittes für den schnelleren Getreideexport fange an, schädliche Folgewirkungen zu zeigen; die Wälder seien darüber vernachlässigt und in ihren Erträgnissen zurückgegangen; der Bauer habe die ganze Ernte verkaufen müssen und sei nun in der Lage, seine dringendsten Bedürfnisse nicht mehr befriedigen zu können. Nun ist in der Tat die russische Ernte nicht gerade glänzend gewesen, und daß in gewissen Bezirken des Zarenreiches Jahr für Jahr öffentliche Notstände auftreten, ist wohl bekannt. Man wird den Japanern aber kaum darin beistimmen können, daß diese Notstände gegenwärtig und unter der direkten Einwirkung des Krieges eine besondere Höhe erreicht hätten.

Desgleichen wird man die Berichterstattung über die Ernte in Japan mit einer gewissen Vorsicht aufzunehmen haben. Die Reisernte des Jahres 1898 hatte 47 Millionen Koku ergeben; im Vorjahre war sie mit 46 Millionen Koku immer noch 15 % über dem Durchschnitt; in diesem Jahre aber soll sie nicht weniger als 50 Millionen Koku erbracht haben. Da ein Koku Reis gemeinhin 13 Yen kostet, so rechnen sich die japanischen Politiker durch die Gunst des Ernteausfalls für das laufende Jahr eine Mehreinnahme von 120—130 Millionen Yen aus. Japans Handel hat angeblich durch den Krieg gewonnen; Rußlands Handel hat verloren, weil er zum großen Teil aufrecht erhalten wurde durch das immer wache Interesse und die Unterstützung der russischen Regierung, welche nunmehr anderen Dingen zugewandt sei. Angeblich hat die Industrie in Japan unter dem Einfluß des Krieges einen ungeahnten Aufschwung genommen. So wird angegeben, daß die Baumwollfabriken der Provinz Kansai ihren Betrieb allenthalben haben vergrößern müssen; einzelne Gesellschaften, die mit Namen aufgeführt werden, sollen nicht weniger als 7—800 neue Webstühle aufgestellt haben. Auf die Frage, wohin denn dieser große Mehrabsatz gehe, wird als inkommensurablen Faktor auf den chinesischen Markt verwiesen. Ein entsprechender Aufschwung der chinesischen Märkte ist aber keineswegs zu konstatieren, und da auf der anderen Seite auch kein wesentlicher Rückgang der ausländischen Importe nach China eingetreten ist, kann man schlechterdings nicht annehmen, daß die japanischen Wirtschaftsberichte der Wahrheit entsprechen. Man sieht vor sich die gewaltigen Ressourcen der russischen Macht und will sich damit trösten, daß man eine fortlaufende glänzende Zukunftsentwicklung des Landes vor sich habe.

Freilich, die Quellen der russischen Macht sind groß; sie sind aber schwer zum Fließen zu bringen. Daß sich beispielsweise in der Naphthaindustrie eine Krisis heranschiebt, darüber können selbst Nachrichten von der Erbohrung riesiger neuer Quellen im inneren Turkestan bezw. im Ferganagebiet nicht hinwegtäuschen. Ob es auch mit dem russischen Geldmarkte so glänzend beschaffen ist, wie gewisse Journale mit einer gewissen Hartnäckigkeit immer und immer wieder behaupten, dürfte ebenfalls in Zweifel zu ziehen sein. Tatsache scheint, daß sich die Aufnahme neuer Anleihen vom Auslande her in Rußland vorbereitet; gegen Ende des Monats sind bekannte große Finanzleute von Berlin nach Petersburg berufen worden. Ob Japan neue Kredite in Anspruch nehmen wird, dürfte alsbald nach Zusammentritt des japanischen Parlaments offenkundig sein; dieses ist einberufen auf den 28. November.

Unterdessen zeitigt die europäische Politik alle möglichen Eifersüchteleien, die sich als angebliche Stimmungen der Nationen in der Tagespresse widerspiegeln. Scharf hervor tritt hierbei fortgesetzt der schlecht verhehlte Ärger der englischen Presse über die Lieferungen an Kriegsbedarf, welche den anderen Ländern zufallen. Man spricht vom Bruch der Neutralität, von Überschreitung der zulässigen Grenzen, von unlauteren Konkurrenzmanövern. Es scheint deshalb angezeigt, einmal festzustellen, inwieweit denn eigentlich England und in welchem Umfange die anderen Länder an diesem Geschäft wirklich beteiligt sind. Da steht denn zunächst unumstößlich fest, daß fast die gesamte Kriegslieferung Japans von England geleistet wird. Nach Deutschland oder Amerika sind notorisch nur diejenigen Lieferungen abgegeben, welche man in England nicht unterbringen konnte. Die Vorliebe der Japaner für ihre englischen Verbündeten geht hierin so weit, daß beispielsweise eine deutsche Firma eine große Millionenlieferung gezwungen war nach London zu kartieren: von dort erst ward sie durch den englischen Zwischenhandel nach Japan weiter befördert; man scheute also nicht einmal die größeren Kosten, um den britischen Bundesgenossen etwas verdienen zu lassen.

Es muß bei der vorliegenden politischen Konstellation, welche Rußland auf Deutschlands Wohlwollen und Frankreichs Bündnistreue angewiesen hat, als selbstverständlich bezeichnet werden, daß der Löwenanteil der russischen Bedürfnisse in Frankreich oder Deutschland gedeckt wird; dennoch lanziert die englische Presse darüber die abenteuerlichsten Behauptungen. So soll eine deutsche Reederei 40 Schiffe zu Kriegszwecken an Rußland verkauft haben; tatsächlich waren es fünf Schiffe, die diese Gesellschaft abgegeben hat. Es ist aber zu konstatieren, daß England an Japan mindestens 30 Schiffe verkauft hat. Auch war es kennzeichnend, daß angesichts der sich häufig wiederholenden Revision deutscher und englischer Schiffe durch russische Kreuzer die deutschen Linien ihre Fahrten ohne weiteres aufrecht erhielten: englische Gesellschaften dagegen erklärten, daß sie angesichts solcher Belästigung gezwungen seien, den Betrieb bis auf weiteres einzustellen. Warum wohl? Nun, weil eben die englischen Schiffslinien der Hauptsache nach Konterbande beförderten und dieses Geschäft bei der Aufmerksamkeit der russischen Kaper sich alsbald als unlohnend erwies. Wie skrupellos übrigens die englischen Unternehmer in bezug auf die Nationalitätenfrage und die Bündnisfrage angesichts des Krieges sind, zeigt wohl am besten, daß jüngst ein englischer Dampfer von den Japanern dabei abgefaßt wurde, als er Proviant und Munition nach Port Arthur einschmuggeln wollte. Die britische Begehrlichkeit war nicht einmal damit zufriedengestellt, daß die russische, sogenannte baltische

Flotte sich mit englischen Kohlen versah; sie verlangte, daß auch die Bunkerung durch englische Transportdampfer besorgt werden sollte, und da das nach Lage der Sache bezw. aus Gründen der Geographie in der Ostsee nicht gut anging, war im britischen Blätterwalde gewaltiger Sturm, und es ist trotz der Herrschaft der deutschen Handelsflotte im deutschen Meere den Engländern dennoch gelungen, 16 von 50 Kohlentransportschiffen unter ihre Flagge zu bringen; hat England doch sogar große Aufträge für die Versorgung von Wladiwostok mit Kohlen erhalten; ist es doch englischen Unternehmern gelungen, die gesamte Verproviantierung der baltischen Flotte mit frischem Fleisch in ihre Hände zu bekommen.

Dennoch fühlt sich John Bull unbehaglich und sieht überall Gespenster; insonderheit liegt ihm der geschäftliche Hauptkonkurrent, Deutschland, im Magen, und es mag in der Welt passieren was da will, für einen Teil der Jingos muß bei jedem britischen Mißerfolg Deutschland beteiligt sein. So entstand eine gewaltige Hetze in der Londoner Presse, als die Tibet-Expedition nicht so ausklang, wie es die britische Eitelkeit erwartet hatte. Zwar die britische Regierung kann sehr wohl mit dem Erfolge in Tibet zufrieden sein und ist das auch zweifellos; allein die öffentliche Meinung Englands, die bekanntlich eine größere Rolle im Staatsleben spielt als auf dem Kontinent, stellte größere Anforderungen, und als der chinesische Amban die Unterschrift des Vertrages von Lhassa verweigerte und sich auf seinen Pekinger Auftraggeber zurückzog, da war angeblich das ganze Unternehmen wenig mehr wert. Angesehene Organe, wie z. B. die Army and Navy Gazette, riefen ach und weh darüber, behaupteten 20 Millionen seien verloren, eine neue Expedition werde notwendig werden und die Vorteile, die man hätte erlangen wollen, existierten in der Wirklichkeit gar nicht. Die Mißstimmung wuchs, als einige kleine Unannehmlichkeiten mehr äußerlicher Natur hinzutraten; sie verwandelte sich geradezu in Trübsinn, als ein Teil des nach dem Tschumbital zurückkehrenden Expeditionskorps in einen Schneesturm geriet und nicht weniger als 60 Soldaten alsbald mit Blindheit geschlagen wurden. Wir haben an anderer Stelle und werden weiterhin die tibetanische Frage von verschiedenen Gesichtspunkten und Autoren beleuchten lassen. Wir sind überzeugt, daß der Zug der Engländer nach Tibet nach Lage der Dinge als politisches Ereignis weit bedeutsamer erscheint als der Krieg in Ostasien. Die englische Regierung erkennt sehr wohl die weltpolitische Bedeutung dieser Position, und wenn sie auf russische Proteste hin auch erklären ließ, daß sie nicht die Absicht habe, die tibetanische Unabhängigkeit irgendwie anzutasten, so ist sie sich der voraussichtlichen Machterfolge des ganzen Unternehmens sehr wohl bewußt. England hat in Tibet festen Fuß gefaßt, und es wird trotz der papiernen Proteste Chinas sicher auch mit Waffengewalt dahin zurückkehren; ist doch ganz kürzlich für jeden Offizier der indischen Armee, der sich eine gewisse Fertigkeit im Tibetanischen anzueignen weiß, eine Prämie von 1000 Mark festgesetzt worden.

Unterdessen arbeiten sich England und Rußland an Stellen, wo sie unbemerkt zu sein glauben, eifrig und energisch weiter entgegen. Wir erwähnten schon oben die neue wirtschaftspolitische Expedition der Engländer nach Persien. Neuerdings haben die Briten es für nötig gefunden, nach dem viel umstrittenen Kueit am theoretischen Endpunkt der Bagdadbahn einen ständigen Agenten zu domizilieren. Der Kapitän S. G. Knox von der indischen Armee soll auf diesen Posten berufen und bereits unterwegs sein. Gleichsam einen Gegenzug darstellend kommt aus der transkaspischen Presse die Nachricht vom Transport von 200 Telegraphenstangen in die persische Provinz Chorasan, die an der Grenze von Afghanistan gelegen ist. Rußland hat zweifellos die Absicht, über die Hauptstadt dieser Provinz Meschhed nach Kirman hin dem russischen Telegraphennetz eine Verbindung mit dem persischen Meerbusen anzugliedern. Empfindlicher freilich würde es die Engländer berühren, wenn es wahr wäre, wie berichtet wird, daß der Dalailama, ein energischer und bis vor kurzem einflußreicher Mann, sich auf dem Wege nach Urga befindet, um nach Übertritt auf russisches Gebiet Schutz und Anhängerschaft gegen die englische Einflußnahme zu suchen. Gelänge es diesem Würdenträger, dessen geistliche Schutzbefohlenen einen großen Teil des asiatischen Rußlands bewohnen, tatsächlich, dort festen Fuß zu fassen und von da aus die tibetanischen Dinge zu beeinflussen, so würde sich vermutlich China alsbald bereit finden, nach bekannter Manier zu einem undurchsichtigen Zwischenspiel die Hand zu bieten. Unterdessen gewinnt es den Anschein, als wenn die japanischen Erfolge auf dem Kriegsschauplatze dem listigen Chinesen auch an anderen Stellen den Kamm schwellen machen. In China ist man sich zweifellos noch nicht klar darüber, welche Politik zur Zeit für das himmlische Reich die vorteilhafteste sei, insbesondere bekämpfen sich die Partei der Modernen und die alte Partei des Urchinesentums in aller Stille aufs heftigste. Man kann Äußerungen beider Einflußsphären bald hier, bald dort zu Tage treten sehen. Wenn man mit Genugtuung vernimmt, daß in Peking neuerdings eine Handelsschule nach europäischem Muster errichtet sei, so berührt doch dem gegenüber eigentümlich die Nachricht, daß plötzlich die Universität der Hauptstadt niedergerissen und durch anders gebaute Gebäude ersetzt worden sei, weil ein berühmter Wasser- und Windprofessor und nach ihm ein Vizekönig festgestellt habe, daß das Gebäude der Hochschule den kaiserlichen Palast „beherrschte“. Zwar von unserem eigenen Interessengebiete, Schantung, hört man mancherlei günstige Nachrichten. Der neue Gouverneur dieser Provinz, Herr Tschunfun, soll ein aufgeklärter und in gewisser Beziehung modern denkender Mann sein. Er ist in seine Hauptstadt Tsinanfu zum Entsetzen der chinesischen Priester und Schriftgelehrten von der Westseite her eingezogen, von der er kam, anstatt, wie es die Überlieferung vorschreibt, die Stadt zu umschreiten und durch das Osttor einzuziehen, wo ein geröstetes Opferschwein bereit stand. Die chinesische Verwaltung von Schantung hat überhaupt in der neuesten Zeit mehrfach Maßregeln getroffen, die auf eine fortschrittliche Entwicklung hindeuten können. So ließen die Behörden Maulbeerbäume aus Südchina herankommen, welche von besserer Art waren, als die heimischen; so ward mit ihrer Autorität den Seidenzüchtern gelehrt, daß man die Seidenwürmer in den Kokons nicht durch Salzwasser, wie bisher üblich, sondern durch die Hitze größerer Öfen töten müsse. In Tsinanfu ist vor einiger Zeit eine höhere Schule errichtet worden, deren 600 Plätze bereits von 400 Schülern besetzt sind. Der neue Gouverneur hat sich sogar freigebig gegen das Missionshospital der Amerikaner erwiesen, von dem aus insbesondere die Agitation gegen das Fußeinschnüren der Mädchen be-

trieben wurde und er hat die Kaiserin-Mutter darauf hingewiesen, daß das Verbot dieser Unsitte bisher nicht entsprechend beachtet werde und daß er richtig sei, sich nochmals mit gutem Zuspruch dieserhalb an Väter und Mütter zu wenden. Sonst aber sieht es in China, wenn nur ein Teil der unkontrollierbaren Nachrichten richtig ist, nicht gerade sehr hoffnungsvoll für die Erweiterung des europäischen Absatzes und für die Verbindungen mit den europäischen Einflußträgern aus. Aus allen möglichen Gegenden des Landes wird von der Bildung geheimer Gesellschaften berichtet, deren fremdenfeindliche Tendenz außer Zweifel steht. An der Grenze von Hunan, in der Provinz Kuangsi, in Petschili und sogar in einzelnen Distrikten von Schantung wird von Gärung und dem zeitweisen Ausbruch von Unruhen berichtet. Die Franzosen haben durch ihren Gesandten angesichts dieser Unruhen in Peking erklären lassen, daß sie bei Versagen der chinesischen Regierung in ihrem Einflußgebiet mit eigener Kriegsmacht-Ordnung schaffen würden. Es heißt, daß japanische Soldaten insgeheim das Land durchzögen, daß in Aufrufen und Maueranschlägen allenthalben auf die Gemeinsamkeit der mongolischen Interessen hingewiesen und die Bereitschaft Japans zu Freundschaft und Bündnis nach Vertreibung aller Fremden erklärt wurde. Zum ersten Male findet sich unter den diesbezüglichen Gerüchten auch die befremdliche Nachricht, man behaupte zu Zwecken der fremdenfeindlichen Agitation, daß die chinesischen Kulis in Transvaal von Europäern aufs übelste behandelt und geknechtet würden; man ist zum ersten Male bestrebt, für das Ergehen chinesischer Volksgenossen im Auslande die nationalen Instinkte zu interessieren; auch wird behauptet, daß einzelne Berichterstatter bei der Ausbildung chinesischer Truppen „nicht chinesische" Offiziere betroffen hätten (das soll also wohl heißen japanische). Im übrigen zeigen auch die Regierungsstellen trotz aller Höflichkeit in erhöhtem Grade als vorher passiven Widerstand. So liegen beispielsweise die Arbeiten an der Nankinger Eisenbahn, welche von einem englischen Syndikat übernommen sind, still, weil der Vizekönig Scheng sich krank meldet und weigert, das für diese Eisenbahn angekaufte Land herauszugeben.

Deutschland hat übrigens kürzlich wiederum seine Flagge im Innern des Landes gezeigt. Trotz aller Proteste und trotz des Hinweises der Behörden auf die aufgeregte Bevölkerung, die den Anblick eines fremden Kriegsschiffes nicht ertragen würde, hat das deutsche Kanonenboot „Vaterland" auf dem Poyangsee unbehelligt seine Schießübungen abgehalten. Man erinnerte sich bei den Abmahnungen des Mandarinen unwillkürlich an den bei früherer Gelegenheit den Engländern gegenüber erhobenen Hinweis, daß die Affen, welche die Provinzen am oberen Yangtse in Scharen bewohnen, ausländische Dampfer, die vom Itschwang stromaufwärts und über Itschwang hinaus fahren wollten, überfallen würden.

Alle Beobachter stimmen darin überein, daß der japanische Einfluß in China im Wachsen ist. Ein neuer Beweis hierfür war mit der Publikation des neuen chinesischen Patentgesetzes erbracht. In seinen Handelsverträgen mit Japan, Amerika und England hatte nämlich China die Verpflichtung übernommen, alsbald ein Patentgesetz modernen Stils zu erlassen. Sir Robert Hart ward mit der Ausarbeitung des Entwurfs betraut; allein sein Entwurf fand keine Gnade vor dem chinesischen Ministerium und ward durch einen anderen ersetzt, der zweifellos unter japanischer Einwirkung zustande gekommen ist. Dieser Entwurf, der in der Tagespresse bereits eingehend erörtert ist, sollte nun kurzerhand und zwar am 23. Oktober in Kraft gesetzt werden. Vom Standpunkt der den chinesischen Markt besuchenden europäischen Fabrikanten muß dieser Entwurf aber als geradezu ungeheuerlich bezeichnet werden. So bestimmt beispielsweise sein § 7, daß nur solche Marken die Priorität erlangen könnten, die vier Monate vor dem Termin des Inkrafttretens angemeldet würden. Es wären also, wenn diese Bestimmung Gesetz würde, alle von altersher eingeführten europäischen Marken im Effekt ungültig gemacht: sie wären schutzlos der skrupellosen japanischen Nachahmung ausgeliefert gewesen, die Japaner hätten diese Marken zweifellos sofort für sich eintragen lassen. Es ist hier nicht der Ort, auf die Einzelheiten dieses Gesetzes einzugehen; nur muß ausdrücklich bemerkt werden, daß der chinesische Kaufmann und das chinesische Publikum im Laufe der letzten Jahrzehnte einen großen Respekt vor bewährten und bekannten Handelsmarken bekommen hat und nun beim Abschluß seiner Geschäfte mit großer Zähigkeit an diesen Marken festhält. Die chinesische Regierung hat sich auch in der bisherigen Praxis stets willig und bereit gezeigt, die von den Japanern versuchten Nachahmungen europäischer Marken zu verhindern. Die Gefahr, welche in plötzlicher Einführung eines solchen Gesetzes für den europäischen Handel lag, war um so größer, als ja mit denjenigen Staaten, welche noch keinen entsprechenden Vertrag mit China geschlossen hatten, also u. a. auch mit Deutschland, eine klare Verabredung über die Anwendbarkeit und Gültigkeit dieses Gesetzes gar nicht bestand. Denn das Gesetz bezieht sich ausdrücklich auf das Vertragsverhältnis mit den genannten drei Mächten. In zwölfter Stunde ist es den vereinigten Vertretern der europäischen Mächte und der Mitwirkung der Handelskammern in Shanghai und Tientsin gelungen, von der chinesischen Regierung einen Aufschub zu erreichen. Es ist jedem Eingeweihten klar, daß in dieser Angelegenheit lediglich der wachsende japanische Einfluß eine europafeindliche Rolle gespielt hat.

Übrigens haben nicht nur die großen weltpolitischen Mächte ihre asiatischen Sorgen; auch das kleine Holland mit dem großen Kolonialbesitz auf den australasiatischen Inseln ist neuerdings in Kämpfe mit den Eingeborenen verwickelt und, wenn die an einzelnen Stellen auftretenden Widerspenstigen auch alsbald mit bewaffneter Hand niedergeworfen sind, so läßt sich doch nicht verkennen, daß eine gewisse Gärung durch alle Völkerschaften des Ostens geht, welche der europäischen Herrschaft überantwortet sind. Bei dem kleinen Aufstande im Singkelgebiet haben die Holländer sogar einige Tote verloren, und nicht nur in Südborneo war die Wiederherstellung ihrer Autorität nötig, sondern auch nach den Inseln Seram und Flores haben Expeditionen abgehen müssen, die wenigstens die Stranddörfer gezüchtigt haben. Am bemerkenswertesten war wohl der Überfall einer holländischen Streifwache auf Atjeh; hier bauen die Holländer eine große Heerstraße und beschäftigen bei deren Bau etwa 1000 Eingeborene in Zwangsarbeit. Ob der Ausbruch der Unruhen und des Widerstandes durch Übergriffe der Beamten und durch Bedrückung hervorgerufen sind, wird die Untersuchung erst ergeben.

Ein Gebiet aber gibt es in Asien, das in seiner scheinbaren Ruhe von den Wirren des äußersten Ostens unberührt

bleibt: das ist die asiatische Türkei. Hier hat sich am 23. Oktober in aller Stille ein wirtschaftliches Ereignis vollzogen, das gerade für uns Deutsche von wesentlichem Interesse ist, nämlich die Eröffnung der ersten Strecke der Bagdadbahn von Konia bis Egli. Es ist immerhin eine erkleckliche Strecke Landes, für welche damit der Anschluß an eine neue kulturelle Entwicklung wenigstens ermöglicht ist. Freilich, ein deutsches Unternehmen ist die Bagdadbahn-Gesellschaft nicht und, es ist notwendig, dies unseren alldeutschen Freunden immer wieder zu erzählen. Die Bagdadbahn sowohl wie die anatolische Bahn stehen unter Führung eines französischen Schweizers, die Beamten sind ausgewählt ohne Rücksicht auf Nationalität und Glaubensbekenntnis, Griechen, Türken, Armenier, Levantiner und Europäer stecken in kleidsamen Uniformen. Die Bahnverwaltung selbst arbeitet freilich, man könnte beinahe sagen, mit deutscher Exaktheit und alles, was in ihren Bereich fällt, hat einen sauberen und europäischen Anstrich, der beispielsweise von den türkischen Schutzbesatzungen der Stationen sehr stark und sehr vorteilhaft absticht. Die Beamten der Bahn sind zwar nicht pensionsberechtigt, aber es ist eine Sparkasse für sie errichtet, die bereits über mehrere Millionen Franken verfügt. Die Stationen selbst in ihren gefälligen Gebäuden gleichen Kulturoasen in dem sonst wenig angebauten Lande. Blumen und Samen verteilt die Bahnverwaltung gratis an ihre Beamten; ja, sie liefert ihnen sogar Kanarienvögel. Schöne und ertragsreiche Gemüsegärten lassen die Umgebung der Stationen mit frischem Grün aus der öden Umgebung heraustreten. Es ist alles getan, um die Beamtenschaft heimisch zu machen und in guter Stimmung zu erhalten. So leistet beispielsweise die Bahnverwaltung den Beamtentöchtern, welche wiederum einen Beamten der Bahn heiraten, eine nicht unbedeutende Ausstattung. Wenn nicht ungeahnte Hindernisse eintreten, und wenn die Wirrnisse der türkischen Beamtenwirtschaft den wohltätigen Effekt des Unternehmens weiterhin richtig erkennen lassen, dann wird die Bahn sehr bald von den Ausläufern des Taurus, die sie heute erreicht hat, hinauf steigen in Gebiete, in denen seit Jahrhunderten jedes wirtschaftliche Leben geruht hat. Noch heute läuft die Bevölkerung an den Stationen zwischen Konia und Egeli verständnislos zusammen und bewundert und verwünscht die fremden Eindringlinge; aber ein Stück zurück nach den Stationen der anatolischen Bahn schieben sich bereits in langen Reihen die primitiven Karren der angesiedelten Dörfer, welche das Erträgnis der immer wachsenden Ernte dem Weltmarkt zugängig machen. Im äußersten Osten Asiens haben wir zu kämpfen gegen eine lebhafte und agile Kultur, die der unsrigen fremd ist; im äußersten Westen drängen wir an gegen Stumpfsinn und Quietismus: es ist schwer zu entscheiden, welcher Kampf mehr Ausdauer und Kraft erfordert.

Münchener Orientalische Gesellschaft. LXII. Veranstaltung. XXII. Öffentlicher Vortrag. Donnerstag, den 27. Oktober.

Prof. Dr. Günther: „Die Entschleierung Japans (bis auf Franz v. Siebold)“.

Der diesjährige Zyklus öffentlicher Vorträge (in den Prinzensälen des Café Luitpold) wurde mit bestem Erfolg durch ein ungemein aktuelles Thema eröffnet. Der durch seine verdienstvollen Arbeiten zur Erforschungsgeschichte der außereuropäischen Erdteile und zur Geschichte der Erdkunde wohlbekannte Professor der Geographie an der hiesigen Technischen Hochschule S. Günther sprach über „Die Entschleierung Japans (bis auf Franz v. Siebold)“. Der Vortragende bemerkte zuerst, daß das Wort „Entschleierung“ nur auf die Europäer bezogen werden könne; die Geographie ihres eigenen Reiches und der ihm benachbarten Gebiete — Korea, Sachalin, Kurilen, Amurland — haben die Japaner selbst seit alten Zeiten kräftig gefördert. Ältere Beziehungen zwischen Japan und arabischen Handelsleuten sind nicht gänzlich ausgeschlossen, aber etwas zuverlässigere Nachrichten erhielt man über „Zipangu“ doch erst im Westen durch Marco Polo gegen Ende des 13. Jahrhunderts. Um die Zeit, da das portugiesische Reich in Asien seine höchste Blüte erreicht hatte, eröffnete der Seemann Mendes Pinto, dessen Berichte freilich. gar sehr durch Aufschneidereien aller Art getrübt werden, einen Verkehr mit der Insel Kiusiu, und 1549 begann Franziskus Xaverius seine Missionstätigkeit, die zuerst besten Erfolg hatte und den Jesuiten auch die Anstellung umfassender geographischer Studien ermöglichte. Um 1590 erschienen die Holländer, um 1600 auch die Engländer auf dem Plane, und allen drei europäischen Nationen gelang die Abschließung von Handelsverträgen. Nationaler Religionshaß und christlicher Taktfehler führten jedoch zu furchtbaren Fremdenverfolgungen, und die Takuwara-Dynastie verbannte endgültig alle Europäer, indem nur die Niederländer auf dem künstlich aufgeworfenen Inselchen Desima im Hafen von Nagasaki unter sehr drückenden Bedingungen eine Niederlassung unterhalten durften. Ihnen dankte man auch genauere Nachrichten über das Inselreich; vor allem kamen in Betracht der in Amsterdam lebende Niederdeutsche Varenius und der im Kolonialdienst stehende Arzt Engelbert Kaempfer aus Lemgo, dessen Beschreibung Japans für mehr denn ein Jahrhundert die erste Quelle zum Schöpfen von geo- und ethnographischem Wissen wurde. Seit 1696 die Russen auf der Halbinsel Kamtschatka festen Fuß gefaßt hatten, mehrten sich stetig auch ihre Berührungen mit den Japanern; freilich waren dieselben mehrenteils unfreundlicher Natur, und nur dem staatsklugen Verhalten der Kaiserin Katharina II. war es zu danken, daß gelegentlich Spangberg und Laxman Einblicke in das verschlossene Land tun konnten — der letztere insbesondere in die noch ganz unbekannte Insel Jeso, wo er die Ainos kennen lernte. Um 1790 legte der Schwede Thunberg den ersten Grund zu der Klimatologie Nippons. Als der Bahnbrecher einer neuen Zeit ist der aus Würzburg stammende Arzt v. Siebold zu betrachten, der als ganz junger Mann von 26 Jahren Japan zuerst betrat und dort die Materialen zu einer ausgezeichneten Landeskunde unter den größten Mühen und sogar Gefahren zusammenbrachte, später aber mit 62 Jahren aufs neue dorthin aufbrach, um sich die inzwischen eingetretene große Reform anzusehen. Es war nämlich das Sjogunat gestürzt und der Mikado als Alleinherrscher anerkannt worden; damit fiel der Bann strenger Abschließung, und Japan betrat die Bahn, deren konsequente Verfolgung ihm seitdem zu so großen Erfolgen verholfen hat. Der Vortrag, dessen Gestaltung durch den Redner eine ebenso gründliche wie fesselnde war, wurde von der äußerst zahlreich erschienenen Zuhörerschaft mit regem Beifall aufgenommen.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Der Verkehr durch den Suezkanal.

Trotz des Ausbleibens der Truppentransporte und der Kriegsschiffe nach und vom äußersten Osten und trotz der Abnahme der Schiffe, die den Kanal in Ballast passieren, waren die Einnahmen der Kanalkompagnie im Jahre 1903 höher denn je. Das Jahreserträgnis belief sich auf 106 849 760 Franken, während im Vorjahre nur 103 121 720 Franken vereinnahmt wurden. Verausgabt wurden 30 298 741 Franken für den Betrieb und 11 880 500 Franken für Interessen und Amortisierung. Es verblieb demnach ein Reingewinn von 64 670 519 Franken, der nach Dotierung des Reservefonds die Verteilung einer Bruttodividende von 134 Franken, 158 oder netto 125 Franken gestattete.

Im Berichtsjahre haben 1375 Schiffe in 3708 Fahrten den Kanal passiert, darunter 297 zum ersten Male. Ihr Nettotonnengehalt, der der Bemessung der Kanalgebühr zu grunde gelegt wurde, belief sich auf 11 248 413 t. Im Jahre 1901 durchfuhren 1389 Schiffe mit einem Gesamtnettogehalte von 10 823 840 in 3699 Fahrten den Kanal. Es ergibt sich daraus, daß im Berichtsjahre neun Fahrten mehr als im Vorjahre erfolgten. Das Plus von 424 573 Nettotonnage ist zum größten Teil (für 400 000 t) auf das Anwachsen des Durchschnittstonnengehaltes pro Schiff zurückzuführen. Dieser mittlere Tonnengehalt ist von 2926 t des Jahres 1901 auf 3034 t im Berichtsjahre gestiegen. Der gebührenpflichtige Tonnengehalt der den Kanal passierenden Handelsschiffe hat im Berichtsjahre, mit dem Vorjahre verglichen, um 497 507 t, der der Postdampfer um 78 659 t zugenommen. Der Tonnengehalt der Kriegs-, Transport- oder sonst vom Staate gecharterten Schiffe ist hingegen um 151 593 t zurückgegangen.

Die Zunahme des Verkehrs durch den Kanal ist fast ausschließlich der englischen Flagge zu danken. Ein kleiner Teil ist auch auf die Inaugurierung einer neuen Linie der französischen Kompagnie der „Chargeurs réunis" nach Indo-China zurückzuführen. Im Jahre 1902 passierten den Kanal 39 Schiffe, die länger als 150 m und breiter als 18 m waren. 123 Schiffe hatten einen größeren Tiefgang als 7,80 m. Trotz der Zunahme des Verkehrs hat die Durchschnittsgeschwindigkeit, mit der der Kanal durchfahren wurde, zugenommen. Der mittlere Aufenthalt eines Schiffes im Kanal dauerte im Berichtsjahr 18 Stunden 2 Minuten (im Vorjahre 18 Stunden 41 Minuten). Diese Abkürzung von 39 Minuten ist zum Teil auf den Umstand zurückzuführen, daß immer weniger Schiffe den Kanal nur bei Tag passieren, zum Teil auf eine Abnahme der Aufenthalte, die durch irgendwelche Zwischenfälle bedingt waren. Die mittlere effektive Fahrtdauer, die sich im Jahre 1901 auf 15 Stunden 47 Minuten belief, war im Gegenstandsjahre 15 Stunden 39 Minuten.

Im Gegensatze zum Jahre 1901 machte sich die Zunahme des Schiffsverkehrs im Berichtsjahre in der Richtung nach Europa fühlbar. Der Grund ist in der Verschiffung großer voluminöser Waren aus Indien zu suchen.

Der Transport raffinierten Petroleums hat angesichts reicher Vorräte auf den Märkten des Ostens sehr nachgelassen. Hingegen wurde viel Kohle hinausgebracht, und hat auch der Export von Manufakturwaren, von Eisenwaren und von Material für Eisenbahnen nach dem Osten zugenommen.

Der Schiffsverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den Ländern jenseits Suez ist intensiver geworden; jener mit und ab Australien ist stabil geblieben.

Die diesjährige Wollschur in der Türkei.

Vor Beginn der diesjährigen Schur haben im Monat März d. J. die in Konstantinopel und im Innern Kleinasiens vorhandenen Gesamtvorräte etwa 25 000 Ballen betragen. Das Ergebnis der diesjährigen Schur wird mit 60 000 Ballen angenommen, so daß also für dieses Jahr zusammen 85 000 Ballen als runde Gesamtmenge verfügbar wären.

Hiervon sind etwa 48 000 Ballen nach England (Bradford) und etwa 7000 Ballen nach Amerika verkauft worden. Von den Restbeständen befinden sich etwa 16 000 Ballen in Konstantinopel und etwa 14 000 Ballen im Innern Kleinasiens.

Für feinere Qualitäten sind im Anfang $15^1/_2$ Goldpiaster die Oka bezahlt worden. Im späteren Verlauf ist der Preis auf $16^1/_2$ Goldpiaster gestiegen. Die Preise für die geringeren Qualitäten bewegten sich zwischen $14^1/_2$ und $15^1/_2$ Goldpiastern.

(Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Konstantinopel.)

Lieferung von Papier nach der Türkei.

Proben der in der Türkei gangbarsten Packpapiersorten liegen für deutsche Interessenten während der nächsten vier Wochen im Reichsamt des Innern Berlin, Wilhelmstraße 74, zur Einsichtnahme aus. Bei der Besichtigung können auch nähere Mitteilungen über die üblichen Verpackungsarten und die Preise der einzelnen Papiersorten gemacht werden.

Russisches Asien.

Verkehr in leichtwiegenden Postpaketen zwischen Rußland und Persien.

Laut Mitteilung der Hauptverwaltung der Posten und Telegraphen wird vom 1./14. August 1904 ab der Austausch von leichtwiegenden Postpaketen zwischen Rußland und Persien in Dshulfa, Astara, Enseli (über Baku) und Handan eingerichtet; zur Erledigung der Zollförmlichkeiten werden die Pakete in folgenden Zollämtern vorgeführt werden: Beim Austausch über Dshulfa dem Zollamt von Dshulfa, beim Austausch über Astara dem Zollamt von Astara, beim Austausch über Enseli dem Bakuer Zollamt und beim Austausch über Handan dem Zollamt von Askabad.

Die aus Persien nach Rußland kommenden Packete werden nach Maßgabe der entsprechenden Artikel der Regeln vom 15. Mai 1901 eingelassen.

Wirtschaftliche Lage in Transkaukasien. Naphtha.

Der bedeutende Reichtum Transkaukasiens an Eisen-, Blei und Silbererzen, sowie an Steinkohlen- und Schwefelkieslagern ist bisher nur sehr wenig zu der ihm gebührenden Geltung gelangt. Der Grund dieser Erscheinung liegt zum Teil in dem Mangel guter und billiger Kommunikationen, zum Teil in der Indolenz und Abneigung der kaukasischen Eingeborenen gegen fabrikmäßige Arbeit, endlich auch in dem Umstande, daß sich das große Kapital bisher noch nicht genügend der Grubenexploitation zugewendet hat. So läßt sich auch erklären, daß in letzter Zeit mehrere kleinere Hüttenwerke geschlossen wurden. Der Bergwerksbetrieb Transkaukasiens hat, was die erwähnten Mineralien anbetrifft, auch im Jahre 1903 keinen Aufschwung genommen; derselbe wurde vielmehr unter den früheren höchst bescheidenen Verhältnissen fortgesetzt. Von den vier Silber- und Bleibergwerken hat keines im Jahre 1903 seine Schmelzöfen arbeiten lassen. Nach einem offiziellen Ausweise wird die 1903er Ausbeute folgendermaßen angegeben: in Silber- und Bleierzen mit 3 231 610 Pud (hiervon entfallen 1 679 678 Pud auf den Tersker und 1 545 132 Pud auf das Sadon-Alatrsker-Bergwerk; in Eisenerzen mit 38 600 Pud; in Steinkohlen mit 3 065 223 Pud; in Schwefelkies mit 60 000 Pud.

Im Karser Gebiet wird seit einiger Zeit ein schön gefärbtes, durchscheinendes, kristallisiertes Gestein gewonnen, welches bis jetzt als Onyxmarmor nach dem Auslande zur Ausfuhr gelangte. Erst im Laufe des Jahres 1903 ist durch Analysen festgestellt worden, daß das fragliche Gestein, wovon mehrere Lager in Transkaukasien vorhanden sind, kein Onyxmarmor, sondern vielmehr Arragonit ist.

Transkaukasien besitzt auch Bimssteinlager sowie reiche Lager von vorzüglichen lithographischen Steinen. In letzter Zeit wird den gedachten Lagern eine größere Aufmerksamkeit geschenkt.

In den Annalen der transkaukasischen Naphthaindustrie wird das Jahr 1903 als ein in mancher Beziehung markantes verzeichnet werden. In erster Linie muß hervorgehoben werden, daß die seit dem Herbst 1901 andauernde harte Krisis endlich im Jahre 1903 ihr Ende gefunden hat. Allerdings ist eine wesentliche Besserung der Konjunktur erst gegen Jahresschluß eingetreten, so daß im allgemeinen die Resultate der naphthaindustriellen Tätigkeit auch im Jahre 1903 als besonders befriedigend nicht bezeichnet werden können. Die Rohnaphthapreise schwankten natürlich während der ersten 10 Monate des Jahres 1903 zwischen 6 und 8,5 Kopeken pro Pud, das ist, sie behaupteten sich auf einem Niveau, welches bei den gewachsenen und stets zunehmenden Gestehungskosten dem Industriellen keinen namhaften Gewinn zusichert.

Nichtsdestoweniger stellte sich der Durchschnittspreis während der gedachten Zeitperiode auf 7,8 Kopeken pro Pud gegen bloß 6,7 Kopeken pro Pud im gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres. Gegen Ende Oktober trat eine entschiedene Besserung der Konjunktur ein, und die Preise erfuhren eine Haussetendenz, welche bis zum Jahresschluß anhielt, wo sie die sehr remunerative Ziffer von 16 Kopeken pro Pud erreichten. Allem Anscheine nach dürfte die gebesserte Konjunktur in Baku festen Fuß fassen, da dieselbe diesmal nicht, wie es oft vorkommt, der Spekulation zuzuschreiben ist, sondern auf einer reellen Basis beruht.

Die Hausse der Notierungen für Rohnaphtha ist nämlich in erster Linie eine Folge der immer mehr zutage tretenden Erschöpfung der amerikanischen Naphthafelder. Allerdings beginnen auch die Bakuer Naphthafelder bezüglich ihrer Ergiebigkeit ernstere Bedenken einzuflößen. Die Möglichkeit einer baldigen Erschöpfung der Bakuer Naphthalager wird zwar von berufener Seite entschieden in Abrede gestellt, doch unterliegt es anderseits keinem Zweifel, daß die Bakuer Naphtaausbeute erst zwei Jahre in Abnahme begriffen ist. Dieselbe erreichte im Jahre 1901 mit 674 Millionen Pud ihren Höhepunkt, ging dann im darauf folgenden Jahre allerdings wegen der durch die schlechte Handelskonjunktur bewirkten Erschlaffung des Betriebes bis auf 636 Millionen Pud zurück und sank im Jahre 1903 auf bloß 596 581 155 Pud. Diese beträchtliche Verminderung der Naphtaproduktion im Jahre 1903 ist zwar zum Teil durch die vorgekommenen, ungemein heftigen Brände, sowie durch die länger als sonst andauernden Arbeiterstreiks bewirkt worden, doch läßt die konstatierte geringe Ergiebigkeit der Fontänen auf eine gewisse Erschöpfung der Naphthalager schließen. Im Jahre 1903 haben nämlich die Fontänen bloß 53 513 000 Pud geliefert gegen 94 700 000 Pud im Jahre 1902. Das durch das Schöpfverfahren produzierte Naphthaquantum ist in beiden Jahren nahezu gleich geblieben und stellte sich im Jahre 1903 auf 543 Millionen Pud gegen 541 Millionen Pud im Jahre 1902. Die gebesserte Konjunktur hat eine Belebung der Bohrtätigkeit zur Folge gehabt. Die Gesamttiefe der neuen Bohrungen ist von 40 390 Sashen im Jahre 1902 bis auf 49 355 Sashen im Jahre 1903 gewachsen. Auch die Zahl der neu angelegten Bohrungen hat zugenommen und betrug 233 gegen 171 im Jahre 1902. Die Zahl der neu hinzugekommenen Bohrtürme hat ebenfalls zugenommen. Dieselbe ist von 173 im Jahre 1902 bis auf 233 im Jahre 1903 gestiegen. Am 31. Dezember 1903 gab es im Bakuer Rayon 1420 produktive Bohrlöcher (gegen 1402 an demselben Tage des Vorjahres) von einer Gesamttiefe von 199 119 Sashen (= ca. 424 km) und einer Durchschnittstiefe von 140 Sashen (= ca. 298 m). Ein weiteres günstiges Moment auf dem Bakuer Naphthamarkte ist die gleichfalls gegen Jahresschluß eingetretene Besserung der dortigen Petroleumindustrie.

Sonderbarerweise waren nämlich die Beleuchtungsöle Jahre hindurch geradezu vernachlässigt, und man befaßte sich mit besonderer Vorliebe mit der Produktion der als Heizmaterial verwendeten, spezifisch schwereren und weit weniger wertvollen Rückstände, des sogenannten Masut. Diese Bevorzugung des Nebenproduktes grenzte an die Raubwirtschaft, ja artete mitunter in eine solche förmlich aus. So ließ man ab und zu Rohnaphtha einfach in freier Luft verwittern, gab somit die spezifisch leichteren Öle preis und verkaufte den Rest, sobald derselbe nach Verdunstung der leichteren Derivate die entsprechend niedrige Temperatur erreicht hatte, als Masut. Die Petroleumpreise waren zudem beständigen Schwankungen unterworfen und so niedrig, daß stellenweise Betriebseinstellungen erfolgen mußten. Beständig arbeiteten wohl nur die wenigen Großfirmen, welche einen gesicherten Absatz nach dem Auslande hatten. Im Zusammenhange mit den Notierungen für Rohnaphtha variierten die Petroleumpreise während der ersten

zehn Monate des Jahres 1903 zwischen 9,5 und 14,5 Kopeken pro Pud und stiegen gegen Jahresschluß bis auf 36 Kopeken pro Pud für Zisternenpetroleum und bis auf 42 Kopeken pro Pud für Tankpetroleum, welche Notierungen die Konjunkturen der Petroleumindustrie mit einem Schlage recht befriedigend gestaltet haben. Daß in der Bakuer Petroleumindustrie normale Verhältnisse platzgegriffen haben, geht ziffernmäßig daraus hervor, daß der Petroleumexport im Jahre 1903 zum Nachteil der Masutausfuhr gestiegen ist, wodurch der Gesamtexport eine Verminderung erfahren hat. Letzterer stellte sich nämlich auf 494,3 Millionen Pud (gegen 513,5 Millionen Pud im Jahre 1902), wovon 146,5 Millionen Pud (gegen 120,2 Millionen Pud) auf den Petroleum- und 303,8 Millionen Pud (gegen 342,4 Millionen Pud) auf den Masutexport entfallen. Die Masutpreise, welche in den letzten Jahren mitunter die Notierungen für Petroleum übertrafen, behaupteten sich in den ersten zehn Monaten des Jahres 1903 genau auf gleichem Niveau mit dem Rohnaphtha, das ist, sie schwankten zwischen 6 und 9 Kopeken pro Pud, folgten jedoch der im November eingetretenen Hausse der Naphthapreise nicht ganz und notierten gegen Jahresschluß bloß mit 12,75 Kopeken pro Pud.

Eine neue Naphthafontäne im Ferganagebiet.

Wie der russischen Zeitung „Turkest. Wjedom." entnommen wird, hat sich nahe bei der Ansiedelung Mindau in der Gemeinde Tschimion des Kreises Margelau, 22 Werst südöstlich von der Station Wannowskaja der mittelasiatischen Eisenbahn, eine neue Springbrunnenquelle von Naphtha gezeigt.

In der Gegend von Tschimion wurden die Bohrungen im Jahre 1901 begonnen und jetzt nach einigen Unterbrechungen fortgesetzt. In einer Tiefe von 133 Faden stieß man auf naphthahaltigen Sandstein und entdeckte reichlichen Zufluß von Naphtha. Die Naphtha fing erst an über die Röhren hinauszufließen, und seit dem 11./24. September werden größere Mengen Naphtha springbrunnenartig an die Oberfläche der Erde hinausgeschleudert. Die Lage dieser neuen Naphthaquelle dicht bei einer Eisenbahnlinie erleichtert unter anderem die Lösung der Frage über die Versorgung der mittelasiatischen Eisenbahnen mit Heizmaterial. Diese Entdeckung ist daher von Bedeutung.

(Nach Praw. Wjestn.)

Indien und Australasien.

Zollbefreiung für mit der Post eingeführte Preislisten usw. in Britisch-Ostindien.

Laut Bekanntmachung des Finanz- und Handelsdepartements vom 20. Juli 1904 (Zollzirkular No. 9/1904) hat die indische Regierung verordnet, daß in Zukunft alle Preislisten und Geschäftszirkulare, die mittels Postschiffs, Drucksachen- oder Paketpost eingeführt werden, zollfrei einzulassen sind.

Indische Zollbefreiung für Molkereimaschinen.

Gemäß einer vom indischen General-Gouverneur am 7. September l. J. erlassenen Verfügung dürfen folgende Molkereiutensilien, wenn dieselben mit der Hand oder mit animalischer Kraft betrieben werden, zollfrei eingehen: Rahmseparatoren, Sterilisations- und Pasteurisier-Apparate, Milchkühler, Apparate zur Zuführung von Kohlensäure, Butterfässer, Buttermaschinen und Butterkneter. Der Grund dieser Zollbefreiung mag wohl, wie ein Bericht des General-Konsulates in Kalkutta ausführt, in der Erleichterung sanitärer Vorsichtsmaßregeln und im Wunsche, die indische Molkerei-Industrie zu fördern, zu suchen sein.

Die diesjährige Juteernte.

Der Direktor of Lands Rekords and Agriculture in Bengalen hat am 21. September l. J., wie ein Bericht des österreichisch-ungarischen General-Konsulates in Kalkutta mitteilt, folgende amtliche Schlußschätzung der diesjährigen Juteernte veröffentlicht. Von 26 Distrikten liefen zwischen 12. und 18. September Berichte über die Juteernte ein. Das Areal unter Jute wurde von den Kollektors auf 2 890 000 Acres geschätzt. Hinsichtlich der Ernteaussichten sind die Schätzungen der Kollektors infolge unzeitmäßiger und heftiger Regengüsse im ganzen niedriger und geben 76 Prozent gegen 81 Prozent der ersten Schätzung an. Bezüglich der Schätzung des Ertrages ist der Direktor of Land Records and Agriculture der Ansicht, daß die Anbaufläche nicht 2 850 000 Acres übersteigt. Mit Rücksicht aber auf die Tendenz einer Unterschätzung mag der Ertrag von 85 Prozent auf 2 850 000 Acres erwartet werden. Nimmt man 3 Ballen pro Acre, also 100 Prozent an, so gibt dies einen Ertrag von 7 266 000 Ballen. In dem Gesagten sind folgende Schätzungen nicht inbegriffen: von Kutch Behar 36 000 Ballen, von Assan 46 000 Ballen und von Nepal (nach dem Durchschnitte eines zweijährigen Importes) 38 000 Ballen, zusammen also 120 000 Ballen. Die Vorräte von 1903 sind, wie berichtet wird, sehr zusammengeschmolzen.

Ostasien.

Zolltarifentscheidungen aus Japan.

Gasbehälter sind nicht als Maschinenteile nach No. 17 des Tarifs, sondern als Metallwaren, anderweit nicht aufgeführt, nach No. 271 ebenda mit 20 v. H. des Werts zu verzollen.

Kupferdrucke, auch wenn sie zur unentgeltlichen Verteilung bestimmt sind, sind nach No. 463 des Tarifs mit 25 v. H. des Werts zu verzollen.

Zwirn aus Leinen, zu Nähzwecken, ist nach No. 353 des Tarifs mit 0,202 Yen für 1 Kin zu verzollen.

Bandoline, ein gummiartiger, wohlriechender, nicht flüssiger Toiletteartikel, ist nach No. 39c des Vertragstarifs zwischen Japan und Frankreich mit 10 v. H. des Werts zu verzollen.

Papierschneidemaschinen aus Metall sind nach No. 271 des Tarifs mit 20 v. H. des Werts zu verzollen.

Kupferdraht, galvanisiert, sowie Stahldraht, vulkanisiert, beide für unterirdische Telegraphenleitungen bestimmt, sind nach No. 483 des Tarifs mit 10 v. H. des Werts zu verzollen. (The Japan Weekly Mail vom 23. Juli 1904.)

Pappdeckel aus Holzmasse sind nach einer Entscheidung des Finanzministers vom 18. Juli 1904 nach No. 293b des Tarifs mit 1,449 Yen für 100 Kin zu verzollen. (Ebenda vom 30. Juli 1904.)

Wladiwostok.

Handelsbericht des Kaiserlichen Handelsagenten Dattan für das Jahr 1903.

Die rückgängige Bewegung in fast allen Zweigen des geschäftlichen Lebens ist etwas zum Stillstand gekommen. Es darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß der scheinbare Rückgang Wladiwostoks vielfach nur eine Verschiebung bedeutet, indem die Mandschurei, vor allen Dingen die rasch aufgeblühte Stadt Charbin, einen großen Teil des Handels und der Industrie an sich gezogen hat, die früher im Amur- und Küstengebiet oder von diesen aus betrieben wurden.

Der Verkehr im Jahre 1902 umfaßte 364 Schiffe von 411 157 Reg.-Tons; im Jahre 1903 insgesamt 336 Schiffe mit 410 944 Reg.-Tons.

Auffallend ist der Rückgang des Verkehrs unter russischer Flagge; anstatt 164 Schiffe von 257 020 Reg.-Tons im Jahre 1902 sind im Jahre 1903 nur 107 Schiffe von 178 302 Reg.-Tons zu verzeichnen gewesen. Der Rückgang rührt hauptsächlich daher, weil der Seedampferdienst der ostchinesischen Eisenbahn der Verbindung Wladiwostoks mit den chinesischen und japanischen Häfen wenig Beachtung geschenkt hat. Statt der vier Linien, wie im Vorjahre, nämlich:

1. Wladiwostok — Nagasaki — Tschemulpo — Port Arthur — Schanghai und zurück,
2. Wladiwostok — Nagasaki — Schanghai und zurück,
3. Wladiwostok — Gensan — Fusan — Nagasaki — Port Arthur — Schanghai und zurück,
4. Wladiwostok — Nagasaki — Port Arthur und zurück,

hat nur eine einzige regelmäßige Linie, nämlich Wladiwostok — Sontsching — Gensan — Fusan — Nagasaki — Tschemulpo — Schangai und zurück mit 14 Reisen unseren Hafen berührt. Port Arthur, wohin mittlerweile der Reisendenverkehr mit der Bahn eröffnet war, wurde von den Dampfern dieser Linie nicht berührt.

Eine solche Zurücksetzung Wladiwostoks ist ja zum Teil durch den inzwischen eingerichteten Expreßdampferdienst von Dalny nach Nagasaki und Schanghai im Anschluß an die den direkten Reisendenverkehr mit Europa vermittelnden Schnellzüge zu erklären, der die besten Dampfer der Gesellschaft in Anspruch nahm.

Der Expreßverkehr war so eingerichtet, daß allwöchentlich zwei Schnellzüge kamen und gingen, die Ankunft in Dalny erfolgte Mittwochs und Sonnabends, die Abfahrt jeden Dienstag und Sonnabend. Der Dienstag ankommende Dampfer aus Schanghai stellte den Anschluß an den an demselben Tage fahrenden Schnellzug nach Moskau her und ging am folgenden Sonnabend mit den an diesem Tage ankommenden Reisenden für Japan nach Nagasaki, während der am Sonnabend aus Nagasaki kommende Dampfer jeweils am folgenden Mittwoch nach Schanghai fuhr.

Die Schnellzüge erfreuten sich dank ihrer ganz ausgezeichneten Einrichtungen bei den Reisenden einer großen Beliebtheit; sie bestanden in der Regel aus einem Gepäckwagen, einem Wagen erster und ein bis zwei Wagen zweiter Klasse, sowie einem Speisewagen, alle Wagen vierachsig. Die Beförderung von Dalny bis zum Baikalsee erfolgte ohne Wagenwechsel. Nachdem die Reisenden im Sommer mit Dampfer, im Winter mit Schlitten über den See befördert waren, fanden sie am jenseitigen Ufer einen ebenso bequemen Zug, der sie nach Moskau beförderte. An den Expreßbetrieb waren auch Züge der „Internationalen Schlafwagengesellschaft" beteiligt.

Postsachen fanden mit den Schnellzügen keine Beförderung; für sie kamen nur die täglich in beiden Richtungen verkehrenden Post- und Personenzüge in Frage, deren Tarife für Reisende erheblich niedriger als die der Schnellzüge sind. Es kostet z. B. für die Strecke Dalny—Moskau die Fahrkarte:

	I. Klasse	II. Klasse
	Rubel	
im Schnellzuge . . .	269,65	176,35
im Postzuge	165,00	100,80

Bei Benutzung der 3. Klasse im Postzuge kostet die Reise nur 64,20 Rubel.

Auf jede Fahrkarte wird den Reisenden 1 Pud (16,4 kg) Freigepäck gewährt, die Gebühr für jede weiteren 10 russischen Pfunde beträgt für obige Strecke 2,61 10/100 Rubel.

Die fahrplanmäßige Reisedauer von Dalny bis Moskau mit Schnellzug war 12 Tage, 23 Stunden, 44 Minuten, mit Postzug aber 17 Tage, 9 Stunden, 7 Minuten.

Die Anzahl der in Wladiwostok angekommenen deutschen Schiffe ist wiederum zurückgegangen; es waren 20 Dampfer von 24 843 Reg.-Tons gegen 25 Schiffe mit 34 793 Reg.-Tons im Jahre 1902. Dagegen hat die Zahl der aus deutschen Häfen angekommenen Schiffe, 19 von 27 231 Reg.-Tons gegen 17 von 23 154 Reg.-Tons in 1902, eine geringe Zunahme erfahren.

Auffallend ist die verhältnismäßig große Anzahl der aus deutschen Häfen (Hamburg) angekommenen fremden Schiffe: 14 von 19 623 Reg.-Tons gegen nur 5 deutsche von 7608 Reg.-Tons; vielleicht steht diese Erscheinung mit der beispiellos schlechten Lage des Frachtenmarktes im Jahre 1902 im Zusammenhang. Räume in Dampfern nach dem fernen Osten wurden zu 19 Mark für 1 Tonne bezw. 1 cbm ausgeboten, deutsche Reeder mögen sich angesichts solcher Raten von Frachtabschlüssen zurückgehalten haben.

Die von der Hamburg-Amerika-Linie schon seit mehreren Jahren unterhaltene Verbindung zwischen Hongkong und Wladiwostok hat auch im abgelaufenen Jahre befriedigende Ergebnisse gehabt. Infolge Havarie des auf der Linie beschäftigten Dampfers „Savoia", Hamburg, die eine längere Ausbesserung in Nagasaki erforderlich machte, wurden von diesem nur sechs Reisen zurückgelegt; eine fernere Reise übernahm der Dampfer „Kowloon", Hamburg, welcher provisorisch in die Linie eingestellt wurde.

Im Verein mit der Firma Kunst & Albers unterhielt die Hamburg-Amerika-Linie eine regelmäßige Verbindung zwischen Hongkong und Port Arthur und Dalny über Schanghai und Tschemulpo, zunächst mittels des dafür befrachteten Dampfers „Süllberg", Blankenese, dem später der Dampfer „Pronto" desselben Heimatshafens zugesellt wurde.

Die im Jahre 1902 angebahnten direkten Versendungen von Frachtdampfern der Hamburg-Amerika-Linie von Hamburg nach Port Arthur und Wladiwostok sind im Jahre 1903 fortgesetzt worden, und zwar gelangten vier Dampfer zur Abfertigung, von welchen jedoch einer die russischen Häfen nicht mehr erreicht hat, sondern des inzwischen ausgebrochenen Krieges wegen, die Ladung in Tsingtau löschte.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1904, Dezember. **No. 3.** **IV. Jahrgang.**

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft veranstaltet im I. Quartal 1905 nachstehende Herrenabende und öffentlichen Vorträge:

Am **Freitag, den 6. Januar,** abends 8 Uhr, **Herrenabend** im Café Austria, Berlin W., Potsdamerstr. 28 part. „Freie Besprechung von Tagesfragen der asiatischen Politik".

Am **Mittwoch, den 18. Januar,** abends 8 Uhr, **Öffentlicher Vortrag** in der Aula des Kgl. Wilhelms-Gymnasiums, Bellevuestr. 15. „Die Hungersnöte in Japan".
Herr Kaiserl. Regierungsrat Professor **Dr. Mayet.**

Am **Freitag, den 10. Februar,** abends 8 Uhr, **Herrenabend** im Café Austria, Berlin W., Potsdamerstrasse 28 part. „Syrien und Palästina und die Möglichkeit ihrer Besiedelung".
Herr **Professor Dr. O. Warburg.**

Am **Mittwoch, den 15. Februar,** abends 8 Uhr, **Öffentlicher Vortrag** in der Aula des Kgl. Wilhelms-Gymnasiums, Bellevuestr. 15. „Reiseerinnerungen aus Japan im Jahre 1904" mit Lichtbildern.
Herr **Dr. med. F. Kronecker.**

Am **Freitag, den 10. März,** abends 8 Uhr, **Herrenabend** im Café Austria, Berlin W., Potsdamerstr. 28 part, „Deutschlands Erfolge und Ziele in Schantung".
Herr **Direktor von Carben.**

Am **Mittwoch, den 15. März,** abends 8 Uhr, **Öffentlicher Vortrag** in der Aula des Kgl. Wilhelms-Gymnasiums, Bellevuestr. 15. Thema vorbehalten. Mit Lichtbildern.
Herr **Dr. Georg Wegener.**

Zu den Vorträgen werden jeweilig besondere Einladungskarten versandt.

Der Präsident:	Der Vizepräsident:	Der Schriftführer:
Freiherr von der Goltz.	**Dr. jur. Seidenspinner.**	**Dr. Vosberg-Rekow.**

Das Chinesentum und seine Beziehungen zu der europäischen Kultur.

von Stabsarzt Dr. Krause.

II.

Die Wirkungen, welche gewisse Einseitigkeiten und Schwächen der intellektuellen Veranlagung der Chinesen in Verbindung mit der Erziehung zur Folge gehabt haben, und welche ich soeben anzudeuten versucht habe, mögen vielleicht ein ungünstigeres Urteil über die intellektuellen Gaben der Chinesen im allgemeinen aufkommen lassen, als berechtigt ist. Ich möchte daher wieder anknüpfen an meine ersten Ausführungen über die Art der intellektuellen Befähigung und vor allem hervorheben die praktische Begabung. Daß die Chinesen überhaupt nicht die Fähigkeit der Gelehrigkeit und Anpassung besäßen, ist ein durchaus unrichtiges Urteil. Sobald es sich um die Aneignung von Vorstellungen handelt, die mit praktischen Dingen verknüpft sind, begreifen die Chinesen sehr schnell. Was ihnen materiellen Vorteil verspricht, erkennen sie sofort, sie zeigen sich außerordentlich anstellig, gewandt und lerneifrig, um sich nützliche Kenntnisse zu eigen zu machen. Sie sind gute Rechner und gewiegte Geschäftsleute, und der Erwerbssinn und die Schlauheit des ungebildeten Kuli in dieser Beziehung setzt uns in Staunen. Als Handwerker, Krämer und Großkaufleute wissen sie den europäischen Wünschen und Bedürfnissen vorzüglich Rechnung zu tragen und sich europäische Methoden anzueignen, soweit es der Zweck erfordert. Die Chinesen haben sich nicht nur als Arbeiter, sondern auch als Kaufleute weit über die Grenzen Chinas ausgebreitet, und wo nur irgend die Möglichkeit gegeben ist, bringen sie es zu Wohlstand und machen den Landeseinwohnern die schärfste Konkurrenz. In Hinterindien, auf den niederländischen Inseln, den Philippinen, sind sie ein Element der Kultur und Zivilisation gegenüber den Eingeborenen und stehen keineswegs den Europäern an Handelsgeist und Unternehmungsgeist nach. Nebenbei gesagt, erfreuen sich die chinesischen Großkaufleute durch ihre strenge Ehrlichkeit, Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit in China und im Auslande der unbedingten Achtung und des größten Ansehens bei ihren europäischen Kollegen. Die Chinesen sind in allen europäischen Unternehmungen äußerst brauchbare, fleißige Arbeiter. Sie lernen mit Maschinen auf Schiffen, Eisenbahnen, in Bergwerken und Fabrikanlagen vorzüglich umzugehen. Sie sind zu guten Soldaten zu erziehen, wie europäische Instrukteure bezeugen. Sie sind befähigt, schnell fremde

Sprachen zu erlernen, sie sind sogar befähigt, sich fremde Wissenschaften in kurzer Zeit anzueignen. Freilich bleibt es im großen und ganzen meist bei einer gedächtnismäßigen Reproduktion, es mangelt an der Befähigung, das Gelernte innerlich zu verarbeiten, an einer selbständigen Urteilskraft, die über den Standpunkt hinausgeht, den Wert des Gelernten nach der Befriedigung naheliegender egoistischer Interessen zu bemessen. Nur selten begegnen wir der Möglichkeit, Gesetze unserer Wissenschaften und unserer Technik zu erkennen, finden wir die geistige Vertiefung, welche zu logischen Denkakten und selbständigen Schlußfolgerungen notwendig ist.

Aber wir müssen uns, glaube ich, vor dem apodiktischen Urteil hüten, daß es infolge der Mängel in ihrem Denken den Chinesen niemals möglich sein würde, zu geistiger Vertiefung und zur Erweiterung ihres Denkinhalts fortzuschreiten. Wir dürfen nicht vergessen, daß das chinesische Volk seine geistigen Fehler gehabt hat, welche es zu der Höhe einer Kultur führten, welcher wir immerhin eine gerechte Bewunderung nicht versagen können. Wir haben, glaube ich, vor allem kein Recht, die Chinesen als im geistigen Verfalle befindlich, als entartet, anzusehen. Wir dürfen die Einwirkungen gewohnheitsmäßigen Denkens und der Unterdrückung originaler geistiger Entfaltung, eine Folge der konfucianischen Erziehung, und den Mangel an Schulunterricht in weiten Massen des Volkes, der die intellektuelle Entwicklung behinderte, nicht übersehen. Derartige hemmende psychische Einflüsse lassen sich nur im Laufe von Jahrhunderten ausgleichen. Es gibt auch Männer in China, die eine Ausnahme von der Regel der intellektuellen Verfassung bieten, die wir behauptet haben. Es gibt Chinesen von ausgezeichneter Intelligenz, von hoher Urteilskraft, klarem und scharfem Denken und geistiger Regsamkeit, von einer Bildung, welche über das nationale Wissen hinausreicht, welches der Allgemeinheit als höchstes Weisheitsideal gilt. Solche Männer, die größtenteils in der Führung der Reformbewegung eine Rolle spielen, verschließen sich nicht den schweren Schäden, welche die Einseitigkeit des gesamten höheren Bildungswesens, die Beschränktheit und Unehrlichkeit im Beamtentum, die Vernachlässigung der Volksbildung, die Gleichgültigkeit der Regierung gegen die Entwickelung der natürlichen Hilfsquellen des Landes und die materiellen Bedürfnisse des Volkes, den Stillstand des Verkehrswesens, die absolute Unzulänglichkeit der Wehrkraft im Gefolge haben. Wenn derartige Stimmen gegenüber den Denkgewohnheiten der Masse noch nicht durchdringen können, so ist doch nicht zu verkennen, daß die Reformbewegung um sich greift, und die Möglichkeit einer höheren geistigen Weiterentwicklung der Chinesen nicht in Abrede zu stellen, zumal uns die Geschichte lehrt, daß auch bei den intellektuell reicher, vielseitiger und reger veranlagten Nationen Europas originelle Geister oft lange bis zu ihrer Anerkennung gerungen haben.

Im Obigen versuchte ich die Gründe des Festhaltens der Chinesen an ihrer Kultur in ihren intellektuellen Eigenarten zu finden. Wenn wir nunmehr andere Seiten menschlichen Seelenlebens, die unser Handeln bestimmen, das Fühlen und Wollen, in ihrer Ausprägung bei den Chinesen betrachten, werden wir noch weitere, für die Beurteilung des Verhaltens der Chinesen uns und unserer Kultur gegenüber wertvollen Aufschlüsse gewinnen.

Wir sind geneigt, den Chinesen eine große Passivität zu vindizieren, und stellen sie damit in Gegensatz zu den lebhafteren, aktiveren Japanern. Sehen wir dagegen, mit welcher Energie die Chinesen auf die Erreichung materieller Vorteile bedacht sind, wie groß ihr Fleiß, ihre Geduld, Genügsamkeit, Sparsamkeit ist, wie sie verstehen, sich mit Hilfe dieser Eigenschaften wirtschaftlich empor zu arbeiten, wie wenig sie die schwersten Lebensschicksale, Überschwemmungen, Hungersnöte, die sie aller materieller Errungenschaften berauben, entmutigen, wie sie im Ausland allen Erschwerungen ihrer Existenz zum Trotz sich forthelfen, so müssen wir dieses Urteil einschränken. Dennoch läßt sich nicht leugnen, daß eine gewisse Stumpfheit des Empfindungs- und Gefühlslebens es ist, die ihnen ermöglicht, Strapazen, Entbehrungen, Elend, Not, kurz alle Beschwerden und Schrecken des Daseins zu ertragen, und daß wir in ihrer Tätigkeit eine Anspannung aller Kräfte, eine energische Initiative vermissen. Der Chinese duldet, daß nichtsnutzige Beamte ihn aussaugen und bedrücken, mit einer uns unbegreiflichen Seelenruhe, es regt sich in ihm kaum der Wunsch nach Verbesserung dieser Lage, er ist im ganzen zufrieden, wenn es nicht noch schlimmer kommt. Sein Wünschen und Begehren dreht sich im allgemeinen darum, in Ruhe gelassen zu werden und seine alltäglichen Lebensgewohnheiten weiter zu verfolgen. Die Zukunft bereitet ihm wenig Sorge. Eine gewisse Schwäche der Gefühlsintensität und eine gewisse Schwerbeweglichkeit des Gefühls verknüpft sich mit dem Ablauf der Denktätigkeit und trägt zu der geistigen Langsamkeit und Schwerfälligkeit und dem Fehlen von Weitsicht bei, Erscheinungen, die vorhin ausführlicher auseinandergesetzt wurden. Selbst wenn die Intelligenz ausreicht zur Beurteilung gewisser Verhältnisse, steht Gleichgültigkeit, ein Fehlen von Antrieben aus dem Fühlen und Wollen heraus, dem entsprechenden Handeln im Wege. So fehlt es z. B. nicht an Einsicht, daß die Beamten größtenteils unredlich sind und den Staat und das Volk betrügen, der Volksmund sagt es uns, wo wir es hören wollen, aber man hat sich daran gewöhnt, man toleriert es. Landwirte, Handwerker und Industrietreibende sehen mit dem praktischen Blick, der die Chinesen auszeichnet, ein, daß mit Hilfe von europäischen Werkzeugen und Maschinen besser gearbeitet wird, trotzdem entschließt man sich nur schwer zu deren Anwendung. Man ist ja auch mit den alten bisher ausgekommen! Man erkennt den Nutzen, den Eisenbahnen und Handelsverkehr gewähren, und doch gewöhnt man sich nur allmählich an derartige Neuerungen. In dieser passiven Zähigkeit zeigt der Chinese eine Energie, welche ihm beim aktiven Handeln abgeht. Selbst wenn höhere Gesichtspunkte nicht in Frage kommen, wenn es sich z. B. um reine Zweckmäßigkeitsfragen, wie komfortablere Gestaltung der Lebenshaltung handelt, klebt der Chinese an alten Gewohnheiten, einfach, weil sein Wünschen und Begehren gering entwickelt, weil er anspruchslos, zufrieden ist mit dem, was er hat.

Das Verhalten des Staates entspricht dem der einzelnen Individuen. Wie viel schöne Worte haben die chinesischen Regierungen gemacht, indem sie eine genaue Kontrolle des Prüfungswesens in Aussicht stellten, den Ämterverkauf verboten, Nachlässigkeiten und Mißbräuchen der Beamten energisch entgegenzutreten versprachen, umfassende staatliche Hilfe bei Notständen, energische Bekämpfung gewisser grausamen und rohen Sitten, wie z. B. des Tötens Neugeborener, ankündigten, aber zu durchgreifenden Maßnahmen

kam es nie. Wären alle guten Absichten, welche kaiserliche Edikte aussprachen, zur Tat geworden, entspräche der Einsicht und den guten Gedanken die Energie des Wollens, wäre die Initiative zum Handeln vorhanden, China wäre wahrlich ein vortrefflich regierter Staat.

Aber auch die Gelassenheit der Chinesen hat ihre Grenzen, sie kann, wenn der äußere Druck ein gewisses Maß überschreitet, sogar in schwere nachhaltige Erregungen umschlagen. Die Geschichte Chinas weist uns wohl genug Beispiele des Ertragens unwürdiger, gewalttätiger Herrscher und schlechter, gemeinschädlicher Staatsmänner auf, aber sie zeigt uns auch auf ihren Blättern massenhafte Unruhen und Auflehnungen, wenn die Zumutungen an die Geduld des Volkes zu arg wurden, ja sie kennt furchtbare, blutige, Jahre dauernde Aufstände, in denen die lang verhaltene Unzufriedenheit zu gewaltsamem Ausbruch kam. Wenn es dem Chinesen als Krieger, obgleich er Schmerzen mit Leichtigkeit erträgt und auch der Tod für ihn keine Schrecken hat, im allgemeinen an aktivem Mut, an der Initiative des Angriffs gebricht, so hat das chinesische Volk doch häufig genug bewiesen, daß es auch politische, soziale und religiöse Ideen gibt, welche es zu heroischen Anstrengungen begeistern. Der Boxeraufstand ist das jüngste Beispiel eines solchen zähen, brüsken Ausbruchs einer Volksseele, die scheinbar gleichgültig die Niederlagen früherer Kriege ertrug und der wir in Unkenntnis ihres wahren Wesens völligen apathischen Stumpfsinn zuschrieben. Die Plötzlichkeit, mit welcher derartige Entladungen von Erbitterung und Zorn beim chinesischen Volke auftreten, macht die Gefahren, welche uns und unseren Kulturinteressen im fernen Osten beständig drohen, besonders groß.

In einer noch größeren Täuschung sind wir meines Erachtens in bezug auf die Erscheinungen des Seelenlebens der Chinesen befangen, welche auf dem Gebiete der sittlichen Gefühle und Anschauungen liegen. Wir dürfen nicht etwa glauben, daß Motive, die aus derartigen Seelenvorgängen hervorgehen, für das politische Verhalten Chinas gering anzuschlagen seien. Im Gegenteil, die Tatsache, daß das chinesische Staatswesen auf der Grundlage eines ethischen Systems aufgebaut ist, beweist die Bedeutung solcher Faktoren für das öffentliche Leben. Wir dürfen auch nicht dem weitverbreiteten Irrtum huldigen, daß in dem despotisch regierten China die öffentliche Meinung kein Gewicht besäße. Nein, sie ist freier, weniger beschränkt als in manchen europäischen Staatswesen, derart, daß keine Regierung sich auf die Dauer zu ihr in Widerspruch setzen kann und daß, wenn sie dies tut, sie schließlich von dem Unwillen des Volkes hinweggefegt wird. In den sittlichen Überzeugungen des Volkes hingegen findet die chinesische Regierung ihren stärksten Rückhalt und schöpft aus ihnen ihre Kraft für den Widerstand gegen das Europäertum.

Aus dem russischen Turkestan.

Von Constantin von Zepelin (Eberswalde).

Die russische Kolonisation in Turkestan und Transkaspien hat, soweit sie die Bauernansiedelung betrifft, in letzter Zeit folgendes Ergebnis gehabt. Seit dem Jahre 1874 sind 99 Ortschaften angelegt, die am 1. Januar 1903 eine Gesamtbevölkerung von 33 272 Einwohnern hatten. Davon kamen auf das Gebiet Syr-Darja 58 Dörfer mit 24 377 Einwohnern, auf das Gebiet Samarkand 10 Dörfer mit 2390 Bewohner und auf das Transkaspische Gebiet 24 Dörfer mit 3457 Bewohnern.

Sechs dieser, soweit uns bekannt durchweg als Dörfer bezeichneten Niederlassungen haben eine Einwohnerzahl von je 1000 bis 1600 Köpfen. Von diesen Dörfern liegen eines im Kreise Aulieta, je eines in den Kreisen Taschkent und Tschimkent. Der Wohlstand der Ansiedler ist im allgemeinen zufriedenstellend. Die denselben von der Regierung überwiesenen Landesteile haben durchschnittlich im Gebiet Syr-Darja eine Größe von 10 Dessjätinen (1 Dessjätine ist etwas größer als 1 Hektar), in dem von Samarkand von 20, wovon jedoch meist ein Dritteil nicht anbaufähig ist, im Ferghana-Gebiet von 5 und im Transkaspischen Gebiet von 15. Der Viehstand jeder Ansiedlerfamilie beträgt im Gebiet Syr-Darja durchschnittlich neun Stück Groß- und fünf Stück Kleinvieh. — Was die russische Kolonisation in Turkestan überhaupt anlangt, so betrug die Zahl der Ansiedlungen im Jahre 1901 152 mit etwa 100 000 Bewohnern.

Ihre Anfänge lassen sich verfolgen bis zu der Ausdehnung der Ansiedelungen des Sibirischen Kosakenheeres von der Grenzlinie Sibiriens aus nach den im Süden und Südwesten derselben liegenden Gegenden Mittel-Asiens. Gegen das Ende der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts gründeten die an der Altai-Linie angesiedelten Kosaken, je mehr die Grenzen Rußlands vorgerückt wurden, neue Stützpunkte für die Ansiedelung in der Kirgisensteppe. So entstand im Jahre 1831 die Stadt Sergiopol, 1847 Kopal, 1854 Fort Wernoje und im Jahre 1855 die Stanitzen Bolsche-Almatinskaja und Lepssinskaja sowie die Kolonien (Wysselok) Karabulakskij. Von diesem Zeitpunkt an entstanden fast alljährlich neue Kosaken-Niederlassungen, so daß man bei der Einrichtung des Ssemirjeschtschenskgebietes im Jahre 1867 an solchen schon 14 mit nicht weniger als 14,413 Einwohnern beiderlei Geschlechts vorfand. Es wurde daher auch aus den angesiedelten Kosaken ein besonderes Heer (Woissko) — das Ssemirjeschtschenskische Kosakenheer errichtet. Man schränkte nun aber den Zuzug sibirischer Kosaken ein, und suchte die Bevölkerung des neuen Heeresgebiets dadurch zu vergrößern, daß man ihr die freiwillig in dasselbe einwandernden Bauern aus verschiedenen europäischen Gouvernements einverleibte. Die erste bäuerliche Ansiedelung im Gebiete von Ssemirjetschje entstand 1867. Hierauf wurde mit der regen Unterstützung des ersten Militärgouverneurs des Gebietes S. A. Kolpakowskij, dessen Andenken auch noch bis zum heutigen Tage unter der Kosaken-, Bauern- und Kirgisenbevölkerung lebendig ist, die Niederlassung freiwilliger Ansiedler, vorzugsweise aus dem Gouvernement Woronesh, in ein festes System gebracht, so daß im Jahre 1901 im Gebiete bereits 11 Stanitzen und 17 Ansiedlungen (Dörfer) mit einer Kosakenbevölkerung von 29,323 Bewohnern und 30 Bauerndörfer mit einer bäuerlichen Bevölkerung von 38 022 Bewohnern vorhanden waren.

Eine Bestimmung über die Größe des Landanteils, welcher jedem Kosaken zu überweisen ist, wurde bisher nicht getroffen, da man noch keinen genauen Überblick über die Größe des Landes gewonnen hat, das den nomadisierenden Kirgisen abgenommen wurde. Dagegen wurde bestimmt, daß jedem männlichen Mitgliede der bäuerlichen Bevölkerung 10 Dessjätinen (1 Dessjätine gleich 1,093 Hektar) zukommen sollten.

Die Kolonisation des Syr-Darjagebietes begann 1873 und erlangte ihren größten Umfang im Jahre 1892, als über 1200 Familien aus den verschiedensten Gouvernements des europäi-

schen Rußlands, hauptsächlich aber aus dem Gouvernement Tschernigow einwanderten. Diese Ankömmlinge ließen sich teils in schon bestehenden Dörfern nieder, teils gründeten sie 21 neue, meist längs der Poststraße von Taschkent zu den Grenzen des Ssemirjetschegebietes. Um das Jahr 1901 gab es im Syr-Darjagebiet 57 Dörfer mit 18259 Einwohnern. Jeder bäuerliche Arbeiter erhält 10 Dessjätinen überwiesen.

Das Hauptverdienst um die russische Kolonisation des Gebietes der frühere Militärgouverneur N. J. Grodekow.

Im Gebiete von Samarkand begann die Kolonisation im Jahre 1896. Im Jahre 1901 gab es in ihm bereits neun Dorfschaften mit 2126 Einwohnern. Alle diese Ortschaften, mit Ausnahme von Feodorowskoje im Kreise Ssamarkand, liegen im Kreise Chodshent und dort vorzugsweise im Bezirk der Bewässerungsarbeiten in der Hungersteppe (Golodnaja Step). Da diese Meliorationen aber noch nicht zu Ende geführt sind, erscheint die wirtschaftliche Lage der Bauern noch keineswegs sichergestellt. Auch ist für diese Ortschaften noch nicht über die Größe des einzelnen Landesteiles Entscheidung getroffen. Hierzu kommt der Umstand, daß man sich oft scheut, die Felder zu bestellen aus Furcht, die Heuschrecken könnten die mühsame Arbeit des Landmannes vernichten. Auch erschwerte die sehr verschiedene Herkunft der Ansiedler ihre Verschmelzung zu einer einheitlichen Gemeinde. So kamen z. B. zu den ersten Übersiedlern aus dem Gouvernement Ssamara solche aus den Gouvernements Wjätka und Tobolsk und anderen Gegenden des nördlichen Rußlands. Auch befanden sich unter ihnen Vertreter der verschiedensten Sekten, wie der Molokanen, der Chlysten und anderer. —

Im Gebiet von Ferghana begann die Kolonisation im Jahre 1893, wo die erste russische Ansiedlung Pokrowskoje im Kreise Osch gegründet wurde, an der sich 20 Familien aus Klein-Rußland niederließen. Im Jahre 1899 gründete die Regierung im Kreise Marghelan „Russkoje Sselo" auf Ländereien, die den Eingeborenen abgenommen waren, die sich bei dem Überfall des Lagers bei Andishan im Jahre 1897 beteiligt hatten. Im Jahre 1901 betrug die Zahl russischer Ansiedlungen im Gebiete bereits fünf mit über 2830 Einwohnern. Das Landanteil für eine Familie wurde den örtlichen Verhältnissen entsprechend zu 8 Dessjätinen bewässerten Landes, einer Dessjätine für den Hof und anderem Land, soweit man hiervon zur Verfügung hatte, bestimmt.

Im transkaspischen Gebiete stieg die Zahl der russischen Ansiedlungen bis zum Jahre 1901 auf 23 (4 Fischereiniederlassungen und 19 landwirtschaftliche). Der damalige Militärgouverneur des Gebietes, der heutige Oberkommandierende der Mandschurischen Armee, Generaladjutant Kuropatkin, interessierte sich besonders für die Fischereidörfer, durch welche er eine Stärkung des russischen Bevölkerungselements am Ostufer des Kaspischen Meeres erhoffte. Aus diesem Grunde wurden diesen Dörfern auch besondere Freiheiten verliehen und sie vom Staate mit Fischereigeräten ausgestattet.

Die landwirtschaftlichen Ansiedlungen im Transkaspischen Gebiete nehmen in der Geschichte der Kolonisierung eine wichtige Stellung ein. Man findet kaum in einem russischen Gouvernement oder Gebiete ein Beispiel, daß inmitten der den Ansiedlern übergebenen Ländereien nicht solche sich befanden, die nicht zu kultivieren waren und daß die Auswahl der Bauern nicht oft so unrichtig gewesen wäre, daß sie zu einem ernsten Hindernis für die landwirtschaftliche Entwickelung der neuen Niederlassung werden mußte.

In Transkaspien war dies letztere aber in keiner Weise der Fall, obwohl die Natur des Landes von allen südlichen Gebieten Rußlands für die Entwickelung einer seßhaften Bevölkerung am wenigsten günstig ist. Von besonderer kolonisatorischer Bedeutung sind die Ansiedlungen Alexejewska und Poltawskaja. Sie liegen im Kreise Merw, im Tale des Kuschkflusses etwa 4 Kilometer nördlich der gleichnamigen Befestigung, wurden in den Jahren 1892 bis 1896 gegründet und sind die südlichsten russischen Dörfer in dem ganzen Reiche. —

Wenn wir zum Schluß die Ergebnisse der russischen Kolonisation in einem Lande überblicken, in welchem 95 Prozent der Bevölkerung Mohammedaner sind und in welchem die Natur des Landes nicht unbedeutende Hindernisse der Seßhaftmachung der aus Rußland hineingezogenen Elemente entgegenstellt, so kann man nur die Befähigung und den Fleiß des früheren Gouverneurs Kuropatkin anerkennen, dessen Persönlichkeit wesentlich die so erfolgreiche Aufgabe der Kolonisation zu verdanken ist.

Rußland hat nicht überall solche Erfolge aufzuweisen. Für die Hebung des zukunftreichen Landes ist aber gerade inmitten der teils nomadisierenden, teils den Ackerbau und die Landwirtschaft überhaupt in sehr primitiver Weise betreibenden Eingeborenenbevölkerung die Schaffung einer blühenden russischen Kolonisation von hoher Bedeutung. —

Der Bau der Orenburg-Taschkenter Eisenbahn, die Turkestan erst in sicherer Verbindung mit dem europäischen Rußland bringen und namentlich den Transport von Truppen ohne Störung durch die Umladung von der Eisenbahn in das Dampfschiff und umgekehrt am Kaspischen Meer ermöglichen wird, nähert sich seiner Vollendung. Schon am 1. Juni waren auf der Südhälfte Taschkent-Kasalinsk über 540 Kilometer Schienen gelegt.

Zum 15. Juni werden die von Taschkent abgehenden Züge bis Perowsk gehen, und bis zum 15. Juli soll der Schienenstrang bis Karmaktschi vollendet sein. Inzwischen wird die Nordhälfte, auf der zurzeit nur noch etwa 25 Kilometer Schienen zu legen sind, bis Kasalinsk fertig gestellt werden. Man hofft, bis Ende August den Schienenstrang in der ganzen Länge vollenden zu können. Freilich dürfte der Bau einiger noch fehlenden eisernen Brücken erst zum Winter zu Ende geführt werden; bisher geht der Verkehr über die interimistischen hölzernen Brücken. Daß zur vollen Fertigstellung der Bahn noch manches fehlt, versteht sich von selbst, so sind auf einzelnen Stationen noch die Gebäude zu errichten.

Die auch für den Betrieb der Bahn so wichtige Kolonisation längs ihrer Strecke ist durch den Beginn des Krieges unterbrochen.

Die russischen Bauern, welche bereits Haus und Hof verkauft hatten, um sich in Sibirien eine neue, bessere Heimat zu suchen, befinden sich oft in der größten Verlegenheit, da sie nicht wissen, wohin sie sich wenden sollen.

Nun hat man begonnen, in dem Kirgisengebiet, und zwar im Kreise Aktjubinsk des Turgajgebiets, zwei Kolonien an der Bahn zu gründen, und hofft, bei energischer Leitung noch mehrere schaffen zu können. —

Die Seidenraupenzucht in Zentral-Asien ist in diesem Jahre durch die betrügerische Einfuhr untauglicher Grains schwer geschädigt worden. Eine große Sendung türkischer Grains wurde in Tiflis als unbrauchbar angehalten. Die Importeure verpackten die Grains für den Detailhandel in kleine Schachteln und schickten diese Ware nach Transkaspien und Turkestan. Die gefälschte Banderolle der Schachteln sah der amtlichen türkischen völlig ähnlich, und so fanden diese ganz wertlosen Grains zum Schaden der Käufer und der Baumwollenkultur Turkestans Absatz.

In Turkestan sind zwar zurzeit einige Graineurs (Griechen, Italiener und Armenier) angesessen; doch vermögen sie den Bedarf an Grains nicht zu decken. —

Die Baumwollen-Anbaufläche im Kreise Andishan ist fast doppelt so groß als im vorigen Jahre. Der Stand der Felder war zum 1. Juni sehr günstig. Es wurden über 50000 Hektar angebaut.

Turkestan hat am 31. Mai seinen bewährten Generalgouver-

neur verloren, den Generalleutnant N. A. Iwanow. Er erlag einem Nierenleiden. Gegen dreißig Jahre seines Lebens hat er in Mittel-Asien gewirkt und wie selten ein russischer Offizier eine hervorragende Kenntnis von Land und Leuten sich angeeignet. Sein humanes Wesen und sein Verständnis für die Verwaltung des eigenartigen Landes hatten ihm die allgemeine Liebe und Verehrung der Bevölkerung, der russischen wie der eingeborenen erworben. Im Jahre 1842 geboren, seit 1858 Offizier, hat er an fünf Feldzügen in Asien teilgenommen.

Ein Mann von hoher Bildung und edelster Sinnesart, ebenso tüchtig als Soldat, als welcher er schon im Sturm vor Taschkent das Georgskreuz für hervorragende Tapferkeit erwarb, wie als Verwaltungsbeamter, hat er seine Fähigkeiten in den verschiedensten Stellungen in Turkestan betätigt. Namentlich dem Unterrichtswesen wandte er in der Stellung als Gehilfe des damaligen Generalgouverneurs Duchowskoj sein besonderes Interesse zu. Für die Persönlichkeit Iwanows ist es bezeichnend, daß er 1887 als Militärgouverneur des Ferghanagebietes seiner Überzeugung seine Stellung opferte, und doch 1899 von seinem Kaiser wieder an die Spitze der Verwaltung Turkestans berufen wurde. Was er — 1901 Generalgouverneur — in dieser Stellung geleistet hat, gehört der Geschichte Rußlands an. Durch langen Aufenthalt in Deutschland unserer Nation nahe gebracht, hatte General Iwanow auch für den deutschen Offizier, der Turkestan berührte, stets eine ungeheuchelte Liebenswürdigkeit bewährt. Noch vor wenigen Monaten hatte der Schreiber dieser Zeilen hiervon einen sprechenden Beweis erhalten, als General Iwanow dem mir befreundeten General Zerpitzkij in liebenswürdigster Weise die Genehmigung zu meiner Einladung nach Taschkent erteilte unter Zusicherung seiner Gastfreundschaft.

Zum Nachfolger des Generalleutnants N. A. Iwanow wurde der General der Kavallerie N. N. Tewjaschew ernannt. Derselbe ist 62 Jahre alt, seit 1859 Offizier der Kavallerie. Als Oberst des Achtyrschen Husaren-Regiments machte er den Feldzug 1877/78 mit und zeichnete sich hierbei so sehr aus, daß er außer Kriegsorden das Kommando des Leib-Grenadier-Regiments zu Pferde erhielt. Nachdem er General geworden und die 1. Brigade der 2. Garde-Kavallerie-Division kommandiert hatte, wurde er in das Kriegsministerium versetzt. Hier erkannte man sein Verwaltungstalent, er wurde 1890 Gouverneur von Astrachan. Im Jahre 1895 wurde er an die Spitze der so sehr wichtigen Hauptintendantur-Verwaltung berufen. Seit 1903 ist Nikolaj Nikolajewitsch Tewjaschew General der Kavallerie.

Reisebilder aus Konstantinopel.

Von Baronesse von Wolfersdorff.

III.

Es gibt Reisende, denen nichts jemals fehlgeschlagen ist, alle Pforten sprangen vor ihnen, die erlesensten Menschen kamen ihnen dienstbereit entgegen, wie es dem seligen Lamartine erging, dessen „Voyage en Orient" das Entzücken von uns Backfischen bildete.

Da ich nun nicht zu jenen Glückskindern gehöre, sondern mich mit dem begrenzt Erreichbaren begnügen muß, so überraschte es mich nicht, als der Dragoman mir am Freitag Morgen mit ziemlich betroffenem Gesichte mitteilte, daß der Besuch des Selamlik unmöglich sei. Die allgemeine Unsicherheit habe neue Ordres veranlaßt.

„Ich sagte Ihnen das schon vorgestern," antwortete ich, „so machen wir eine Fahrt um die Stadtmauern."

Der Führer, der mein Interesse für geschichtliche Denkmäler kannte, hatte den gleichen Vorschlag in Bereitschaft; wir fuhren zunächst nach Jedikule, dem Schloß der sieben Türme, einer Art Bastille früherer Jahrhunderte, dem Gefängnis entthronter Sultane und der Gesandten fremder Mächte, von denen wenige nur diese Mauern lebend verließen.

Das Schloß ist jetzt verfallen, der Hof von Unkraut und Schlingpflanzen überwuchert. Mein Führer läßt sich eine Laterne geben, und wir betreten den Rest der Gebäude. Eine kleine Wasserleitung versperrt zunächst den Weg, über die man geschickt hinwegsetzen muß. Dann umgibt uns tiefe Finsternis, die nur schwach der Flackerschein der Laterne erhellt. Der Führer rät mir, mich zu bücken, um mir an den niedrigen Gewölben den Kopf nicht zu stoßen, aber der Rat kommt zu spät — da liegt schon mein Hut und gleich darauf ich selbst daneben, die Steinstufen aufwärts zum Glück, statt abwärts.

Man tappt weiter bis zu den furchtbaren Gefängnissen, die, fünf Fuß im Geviert und völlig dunkel, nur einen Streifen Licht erhalten, wenn die Tür geöffnet wird. In Stein gemeißelte Inschriften sind an den Wänden sichtbar. Ich gewahre den Anfang des Gesanges aus dem „Inferno" von Dante.

„Lasciate ogni speranza voi ch'entrate". Dies mochte wohl seine Richtigkeit gehabt haben.

Von der Höhe des Turmes genießt man eine prächtige Aussicht über die angrenzenden Stadtteile und das Meer, dann geht es wieder hinab in den Hof, der der Zeuge vieler schrecklicher Hinrichtungen war. Der Brunnen seitwärts ist jetzt mit einem Steinblock geschlossen; er diente dazu, die Köpfe der Enthaupteten aufzunehmen.

Die Fahrt an der einstigen Verteidigungsmauer Konstantinopels entlang läßt uns einen Teil der Geschichte der Stadt, ihrer Kämpfe, ihres Falles, ihres Wiedererstehens unter dem jeweiligen Sieger verfolgen. An einigen Stellen sieht man an den Mauern noch den byzantinischen Adler, dann wieder das christliche Kreuz. 120 Türme waren vom Marmara-Meere an bis zum Tekfur Serai einst vorhanden; viele von ihnen sind eingestürzt, einige haben andern Bauten weichen müssen, der Graben zwischen den Doppelmauern ist mit Gärten ausgefüllt, über die Trümmer breitet Efeu sein grünes Gewebe.

Links ziehen sich die Cypressenhaine der Friedhöfe dahin, ein melancholischer Zauber liegt über den sich entrollenden Bildern. Was ist von all der Menschengröße geblieben, die jene Mauern, jene Türme dort erstehen und versinken sahen?

Über dem Tore Top Kapu sind zwei Kanonenkugeln eingelassen; sie weisen die Stelle, wo Kaiser Konstantin Paläologos in der Verteidigung der Stadt gegen Mohammed II., den Eroberer, seinen Heldentod fand.

Durch das Adrianopler Tor, die alte Porta Polyandrii, die leider bei dem Erdbeben 1894 stark gelitten, kommen wir wieder in die Stadt, an der Kahrije-Moschee vorbei zu den Ruinen eines schönen byzantinischen Palastes, dem Tek-fur Serai, über dessen Herkunft und einstigen Besitzer die Gelehrten nicht einig geworden. Nehmen wir an, daß er

irgend einem Konstantin gehört hat, vielleicht dem Porphyrogenetos.

Der Wagen lenkt jetzt in unglaubliche Gassen ein; ich frage zum ersten Male, ob ich aussteigen soll. Mir scheint, als müßten wir uns jeden Augenblick überschlagen. Der Dragoman verneint. Die Kutscher wüßten zu fahren. Das ist wahr, und sie fahren diese fast senkrechten Straßen ohne jeglichen Hemmschuh hinab.

Wir kehren durch das Judenviertel nach Galata zurück. Die schwachen wackeligen Holzhäuser sehen aus, wie von grauem Packpapier gemacht, doch bewähren sie sich bei den häufigen Erdbeben besser als die Steinbauten.

Für den Nachmittag hatte ich die Wahl, ob ich nach Kiathané, zu den Süßen Wassern (zwei kleinen Flüßchen, im Altertum Kyderos und Barbyses, die in das goldene Horn münden) oder nach Klein-Asien wolle, einen Ausflug mit der Bagdad-Bahn zu machen. Da ich fürchtete, mich in Kiathané zu langweilen, entschied ich mich für das letztere.

Die Bahn geht bis jetzt nicht weiter als bis Konia, doch ist ja dies bereits eine dankenswerte Errungenschaft. Die Waggons stammen aus deutschen Fabriken und sind gut und bequem gebaut. Am heutigen Tage herrschte ziemlich viel Verkehr; eine große Anzahl von Offizieren kehrte von der Parade zurück, schöne Erscheinungen in reichen, glänzenden Uniformen. Am asiatischen Ufer befindet sich die Selimieh-Kaserne (Garde), viele der zierlichen Villen sind von Offizieren und ihren Familien bewohnt.

Der Zug fährt am Meere entlang, drüben tauchen die Prinzeninseln auf, die ich morgen besuchen will, links wohlangebaute Felder, freundliche Ortschaften, und in der Ferne die Höhenzüge des Samanli und das Usun Tschair Dagh, die bithynischen Berge, welche bei weiterer Fahrt der Olymp mit seinem schneeigen Gipfel krönt. Heute ist er noch nicht zu sehen; wir kommen nur bis Pendik, wo wir in einem Kaffeegarten rasten.

Ein kleiner dreijähriger Grieche fordert mich auf, an seinem Spiele teilzunehmen, und ist gekränkt, als ich es ablehnen muß; die griechischen Kinder haben vor dem Fremden keine Furcht.

Ich frage nach dem Grabe Hannibals, das sich in der Nähe befinden soll; es ist keine Zeit es aufzusuchen. Zwei Cypressen auf einem Hügel bezeichnen den Platz; dort lag einst die Stadt Libyssa.

Auf dem Rückwege notiere ich mir die einzelnen Stationen, die wir passieren, mein türkischer Nachbar nennt sie mir und hilft sie in meinem Taschenbuch redigieren. Es freut ihn offenbar, daß ich für sein Land Interesse habe. In Maltepe soll Belisar nach seiner Verbannung den Rest seiner Tage zugebracht haben, jedenfalls aber nicht in dem Zustande, wie das bekannte Bild ihn zeigt.

Unter dem Gartenschmuck der Villen fällt mir die lebensgroße Gestalt einer Giraffe auf, die inmitten eines Beetes vor dem Hause steht, gewiß ein origineller Zierat.

Die Prinzeninseln, zu welchen mein Weg mich am folgenden Tage führt, sind den Bewohnern Konstantinopels ein beliebter Ausflug und dienen als Sommerfrische. Sie sind teilweise sehr gut kultiviert und hatten in früheren Jahrhunderten wohl noch interessantere Bauwerke aufzuweisen als jetzt, da ein Teil der einstigen Tempel und Klöster in Trümmern liegt.

Principo, die größte von ihnen, war voller Fremder; verschiedene große Hotels bieten anscheinend gute Unterkunft. Wir machten eine Spazierfahrt um die ganze Insel, dann schlug der Dragoman, dem der Tag nicht genug ausgefüllt dünkte, vor, in einem Kaik über das Meer zu fahren und vom asiatischen Ufer den Zug zur Rückkehr zu nehmen.

Aus Unkenntnis der Sache fügte ich mich, später wurde mir gesagt, daß es eine große Unvorsichtigkeit gewesen, die allerdings die Schuld des Führers war. Das Marmara-Meer besitzt an dieser Stelle viele Klippen, die Nußschale von Kaik, für vier Personen kaum berechnet, schwankte bedenklich, die beiden Ruderer verlangten, daß man sich auf die äußerste Kante setze, um das Gleichgewicht zu erhalten. Dabei war Eile notwendig, um den Zug zu erreichen.

Über eine Stunde waren wir dahingefahren; das Land kam näher und näher, zwischen dem Dragoman und den Ruderern erhob sich schon wieder Streit; ich wußte anfangs nicht warum, bis es mir zu meinem Schreken klar wurde, es war für Boote keine Landungsstelle vorhanden. Nur eine Art Pfahlbau ragte aus dem Meer, der seinen Abschluß in einem vielleicht anderthalb Meter hohen, glatt abfallenden Felsblock fand. Hier wurde angelegt; der Führer kletterte mit Hülfe eines Mannes, der oben stand, empor und forderte mich auf, nachzukommen. Wie ich das machen sollte, wußte ich nicht, da ich für derartige Turnerkünste nicht vorbereitet war.

Der Dolmetscher, dem vielleicht selbst nicht ganz wohl dabei zu Mute, schrie herab, ich möge mich eilen, wir versäumten den Zug.

Dies wäre mir eigentlich sehr gleichgültig gewesen, aber im Kaik konnte ich nicht bleiben. Einer der Bootsleute schlug mir vor, den Fuß auf sein Knie zu stellen, man würde mich hinaufziehen. Es blieb mir keine Wahl, man zog mich an beiden Händen den Felsblock empor, mit zerrissenen Kleidern langte ich oben an, um im Laufschritt den Weg zur Station einzuschlagen.

Der Dragoman bemäntelte nach Art der ungebildeten Klasse seine Dummheit mit der Erklärung, daß die Landungsstellen im Orient nicht anders seien; ich ersuchte ihn, mich mit seiner Unterhaltung zu verschonen und hätte ihn gern noch am gleichen Abend verabschiedet.

Doch es gibt im Widerwärtigen viele Steigerungen; der Gedanke, was mir vielleicht für ein Tausch bevorstände, wenn ich für die Reise nach Brussa einen anderen Führer nähme, die Rücksicht auf die Familie dieses Mannes bewog mich, ihn für die letzten beiden Tage noch zu behalten. Es war nicht wahrscheinlich, daß er für Brussa noch ein anderes Engagement fand.

Man tritt den Ausflug nach dieser Stadt mit dem Dampfer an, der bis Mudania fährt, von dort geht dann die Eisenbahn weiter. Erst unterwegs kam es mir in die Erinnerung, daß es der Pfingstsonntag sei. Die vielen Passagiere auf dem Schiff — alle möglichen Nationen sind vertreten — bringen es zur Kenntnis.

Die Dampfschiffe auf dem Marmara-Meere lassen viel zu wünschen übrig. Sie gleichen in ihrer primitiven Art den ebenso miserabeln Fjord-Dampfern Norwegens. Namentlich ist das Aus- und Einsteigen auf schwachen, geländerlosen Planken, die oftmals steil oder schlecht gelegt sind, sehr unangenehm, und man kann sich nicht wundern, wenn, wie vor kurzem, eine mit den darüber Schreitenden zusammenbricht. Wie vortrefflich ist jedes, auch das kleinste

Schiff in der Schweiz! Der steigende Weltverkehr hat den Anspruch, daß für die Sicherheit der Reisenden auch nach dieser Richtung gesorgt wird. — An Bord befinden sich viele Türken mit ihren Angehörigen; man beobachtet einige hübsche Familienszenen. Mir gegenüber sitzen zwei Brüder, der eine Offizier, der andere ein junger Rechtsgelehrter. Eine alte Frau kommt mit zwei kleinen Mädchen herbei, die Mutter der beiden Männer. Die Söhne erheben sich und führen ehrerbietig die Hand der Mutter an die Lippen und an die Stirn. Dann werden die Kinder, die dem Offizier gehören, abgeherzt, der jugendliche Onkel beginnt mit ihnen zu spielen, bis die Großmutter sie wieder hinter den Vorhang führt, der den Harem bildet. Die Gattin des Offiziers verläßt diesen Raum nicht. Ich sehe sie später, sie hat ein interessantes, früh verblühtes Gesicht.

Ein alter Türke im Turban und kurzer Jacke bringt mir stolz sein Enkelkind, einen einjährigen Knaben und freut sich, daß der Kleine auf sein Zureden mir die Wangen streichelt.

Unter den Damen auf unserer Seite fällt ein junges Mädchen in tiefer Trauer auf, — herrliches, lang herabfallendes schwarzes Haar, große mandelförmige Augen, blendend weißer Teint.

Sie kommt später, als ich in der Kajüte das Déjeuner einnehme, herab und setzt sich neben mich. Auf der anderen Seite hat sie einen französischen Kommis-Voyageur, der sie mit zudringlichen Schmeicheleien belästigt. Sie wendet sich zu mir, und ich erfahre ihre Geschichte. Ihr Vater ist früh gestorben; das Trauerkleid trägt sie um ihren Bräutigam, mit dem man sie in ihrem vierzehnten Jahre verlobte und der bald darauf einer kurzen, schweren Krankheit erlag. Sie ist Griechin, erst fünfzehn Jahre alt.

Ich forderte sie auf, mit mir auf das Verdeck zu gehen, um sie vor den Zudringlichkeiten ihres Nachbarn sicher zu stellen; das schutzlose Weib ist eben überall für die Männer Freiwild.

Oben traf ich den Dragoman, dem ich mitteilte, was ich bei Tische gehört, daß nämlich in Brussa alles überfüllt sei und vor unserem Schiffe schon eine Gesellschaft von 50 Personen mit Segelboot anlange.

Er wollte es nicht glauben und versicherte, dennoch Wohnung für mich zu erhalten. Die Hotelbesitzerin tue ihm den Gefallen.

Es begann zu regnen, was die Ankunft in Mudania nicht reizvoll gestaltete. Dort wurden die Pässe eingesehen, dann der Zug bestiegen. Die Berge waren verschleiert, die Aussicht daher wenig günstig, die Mitreisenden beklagten sich über die Langsamkeit des Zuges, die Stimmung schien der Mehrzahl gestört zu sein. Bei strömendem Regen kamen wir nach einigen Stunden in Brussa an, die Wagen warteten, eine tolle Jagd begann. Die Pferde gingen im Galopp, jeder der Kutscher suchte den andern zu überholen, um früher am Hotel zu sein, der Schmutz der Straße spritzte mir bis in das Gesicht, mein Kleid und mein Jackett sahen unglaublich aus, — vergebliches Mühen! Als wir vor dem Hotel „Brotte“ anlangten, standen im Vorhofe schon eine Anzahl Obdachloser, Wohnung gab es nicht mehr; auch die Nebenhäuser rings umher waren besetzt.

Der Führer versuchte zu parlamentieren, die Wirtin teilte ihm mit, daß sie in ihrem Salon schon drei Betten aufstellen müßte, allenfalls könne sie noch ein weiteres für mich hinzufügen. Der Dolmetscher könne in der Stadt bei Bekannten Obdach finden. Er lehnte das Anerbieten für mich ab, auch ich schwärme nicht für Massenquartiere, so blieb nichts anderes übrig, als ein orientalisches Hotel aufzusuchen, das sich am entgegengesetzten Ende der Stadt befand. Wieder Überfüllung, Parlamentieren, dann endlich verstand sich die Frau des Besitzers dazu, mir ihren Salon abzutreten — ich war geborgen. Dieser Salon war ganz nach Art der türkischen Harems eingerichtet, zwei Divane, ein Tisch mit Marmorplatte, an den Wänden einige schlechte Lithographien, sonst nichts. Drei Männer brachten mit vieler Umständlichkeit eine eiserne Bettstelle und einen Krug Wasser herbei, weibliche Bedienung gab es hier nicht.

Die Frau Wirtin kam nach einer Weile herein, sich den europäischen Gast anzusehen. Sie war eine schöne, stattliche Frau, vielleicht in den Dreißigern, nur, wie die meisten Asiatinnen in dem Alter, zu stark geworden. Sie versuchte mit mir zu sprechen, was aber mißglückte, da wir uns beide nicht verstanden; hierauf zeigte sie mir eine äußerst kunstvolle Spitze, die sie anfertigte, und der Besuch war zu Ende.

Der Dragoman kam, mir den Vorschlag zu machen, zum Diner in das Hotel „Brotte“ zu fahren. Ich erklärte, daß dies eine Kränkung für die hiesigen Besitzer sei, die mir soeben erst gefällig gewesen und daß ich hier essen würde, es gebe, was es wolle. Dieser Entschluß bewährte sich. Das Diner, welches zwischen sieben und acht Uhr serviert wurde, war ganz nach europäischer Art bereitet und vortrefflich. Der Wirt sandte nach Beendigung desselben den Dragoman zu mir, um anfragen zu lassen, ob ich zufrieden gewesen; zu seiner Freude konnte ich es aufrichtig bejahen.

Asien im Monat November.

Aus dem innersten Herzen Asiens kommt eine Nachricht, welche geeignet ist, gerade die Mitglieder der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft besonders zu interessieren. Englische Zeitungen berichten nämlich: durch den chinesischen Amban von Lhassa seien zwei deutsche Reisende angehalten worden, welche in Kansu und im Kukunoorgebiet Aufnahmen gemacht hätten. Die Fortsetzung ihrer Reise sei ihnen verboten worden. Es ist fast zweifellos, daß, wenn in der Tat deutsche Reisende in Frage kommen, dies nur das Mitglied unserer Gesellschaft, der Leutnant im Münchener Infanterie-Regiment König, Filchner sein kann, welcher in Begleitung seines Arztes und seiner Gemahlin seit Jahresfrist im Innern Asiens und wahrscheinlich in Tibet verweilt. Herr Filchner ist weit über die Kreise unserer Gesellschaft hinaus durch seinen kühnen Ritt über den Pamir bekannt geworden, von dem er eine höchst anziehende Beschreibung gegeben hat. Wir wollen hoffen und wünschen, daß der energische und geschickte Forscher durch das Einschreiten der chinesischen Behörden nicht um das Ergebnis seiner bisherigen Bemühungen gebracht werde. Früher waren bei der Abwehr und Behinderung reisender Forscher weniger die Chinesen, als vielmehr die tibetanischen Lamas selbst tätig, wäh-

rend sich die chinesischen Vertreter kaum um derartige Angelegenheiten bekümmerten. Es handelte sich für die Buddhapriester ja in erster Linie um Wahrung der Geheimnisse von Lhassa. Die Änderung der Situation in dieser Beziehung ist augenscheinlich englischem Einflusse zuzuschreiben. England mag heute wohl Tibet bereits als sein eigenes Gebiet betrachten. Da es selbst seit Jahrzehnten durch farbige Indier das Land hat durchforschen und aufnehmen lassen, also im Besitz aller der Kenntnisse ist, welche seinen politischen Bestrebungen zugute kommen könnten, hat es natürlich kein Interesse daran, daß Reisende anderer Nationen ihr Wissen von jenen Gegenden bereichern.

Übrigens wird in der großen Presse die tibetanische Frage noch immer erörtert. So hat jüngst die in Schanghai erscheinende japanische Zeitung „Tung wen hu pao" einen längeren Bericht über die Vorgeschichte des tibetanischen Vertrages gebracht, aus welchem zugleich hervorgeht, daß die chinesische Regierung keineswegs erst durch fremdländische Einflüsse auf die Gefährlichkeit des englischen Einbruchs in Tibet aufmerksam gemacht werden mußte; — jedenfalls nicht durch Intervention Deutschlands, wie die englische Presse zu behaupten für gut fand. Das japanische Blatt berichtet, die Regierung in Peking habe in fortlaufendem Depeschenwechsel mit ihrem Vertreter in Lhassa gestanden. Trotzdessen habe sie von der Unterzeichnung des Vertrages durch die tibetanischen Machthaber erst hinterher Nachricht erhalten. Sie sei deshalb sehr aufgebracht über ihren Residenten gewesen, daß dieser mit dem „Barbarenvolke der Engländer" so unabsehbare Abmachungen hätte treffen können. Die chinesische Regierung soll sodann in Peking und London gegen den Vertrag Einspruch erhoben haben, freilich einen machtlosen Einspruch, dem der englische Botschafter in China mit einem Füllhorn beruhigender Versicherungen begegnet ist. Es ist aber bezeichnend, daß die Japaner sich für diese Vorgänge so lebhaft interessieren. Man erkennt, daß ihr Interesse sich bereits auf die gesamte asiatische Politik richtet, und ein gewisses zielbewußtes Vorgehen in dieser Richtung tritt immer deutlicher hervor. Man will natürlich dem englischen Bundesgenossen keine Schwierigkeiten bereiten und hat sich deshalb politisch korrekt und passiv verhalten.

Unterdessen ist der Dalai Lama, seinen Anschauungen nach völlig im Banne des bekannten Burjäten Dorsjeff, gegen Nordosten entkommen. Die chinesische Regierung erhielt rechtzeitig Nachricht, daß er in die Mongolei entwichen sei; sie sorgte dafür, daß der hohe Würdenträger alsbald in einem mongolischen Kloster Urgas interniert wurde. Daß der Dalai Lama den Übergang auf russisches Gebiet beabsichtigte, ist zweifellos; soll doch sogar der russische Botschafter Lessar in Peking Vorstellung dahingehend erhoben haben, daß man den Hohenpriester doch ruhig nach Rußland reisen lassen möge. Aber das Ansehen und die Machtstellung Rußlands hat zweifellos durch die bisherigen Wendungen des Krieges gelitten. Die chinesische Regierung hat nicht nachgegeben und zieht es vor, ihren Weltmeerpriester mit frommen Andachtsübungen in der Stille des Klosters zu beschäftigen. Andernfalls hätte der Übertritt des buddhistischen Papstes auf russisches Gebiet der Regierung des Zaren bei Gelegenheit eine recht passende Handhabe zur Einmischung in die tibetanischen Verhältnisse liefern können. Es wäre vielleicht nicht unmöglich gewesen, von den in dem russischen Gebiete gelegenen buddhistischen Völkerschaften aus den „heiligen Krieg" zu inszenieren. Es scheint aber, daß die chinesische Regierung augenblicklich auf die Schaffung neuer Verwicklungen in Tibet keinen großen Wert legt und glaubt, den englischen Einfluß auf jenen Gebieten auf andere Weise lahm legen zu können. So wird beispielsweise berichtet, daß neuerdings fünf Zöglinge der Militärakademie in Tschengtu mit einem gewissen Vorrat von Mausergewehren und Munition sich nach Lhassa begeben hätten, wo sie als chinesische Truppeninstrukteure wirken sollten. Auch verlautet, daß China den Residenten in Lhassa ablösen und anstatt dessen einen besonders begabten und vielversprechenden Vertrauensmann hinsenden werde.

Im übrigen ist es nicht leicht, die inneren Bewegungen des Reiches der Mitte, wie sie sich durch die neuesten Verschiebungen insbesondere der Kriegspolitik gestalten, richtig zu erfassen. Zweifellos erkennbar ist das Wachstum des japanischen Einflusses. Es scheint, daß Japan neuerdings sein Augenmerk insbesondere auf das Yangtsegebiet richtet; so ist auf japanische Anregung hin bei der Zentralregierung vor einiger Zeit der Antrag eingegangen, in Wutschang eine Militärakademie zu errichten, welche unter Leitung japanischer Offiziere stehen soll. In Peking hat man dem Plan jetzt zugestimmt, und obgleich Japan im Felde beinahe Offiziersmangel leidet, sind doch die nötigen Instrukteure abgegeben worden. Japan betätigt sich auch an anderen Stellen in eigentümlicher Weise in China. So ist beispielsweise während der letzten Wochen in Hupe auf japanische Veranlassung eine Anstalt für Taubstumme errichtet worden, die von einer alten Japanerin geleitet wird und die erste derartige Anstalt in China sein dürfte.

Daß es an einzelnen Stellen des großen Mongolenreiches gärt, ist nichts neues. In Kuangsi sollen die Aufständigen die kaiserlichen Truppen geschlagen und fünf große Städte erobert haben. Bisher sind aber alle diese Unruhen alsbald mit Erfolg beseitigt worden. Aus derselben Provinz kommt die Nachricht von der Zerstörung einer katholischen Kapelle und Missionsniederlage. Dieser Vorfall ist bemerkenswert durch die Veranlassung, auf die er zurückzuführen ist: die chinesische Regierung verfügte vor einiger Zeit eine erhöhte Besteuerung des Indigos; motiviert ward diese Auflage mit der Notwendigkeit, zur Errichtung von Schulen in der „Wissenschaft des Westens" Gelder zu beschaffen. Die Mandarinen verlangten natürlich von den Indigohändlern das vielfache der Steuer. Es kam schließlich zu einem Streik sämtlicher Händler, der wiederum die Bevölkerung zu gewaltsamem Vorgehen gegen die verhaßten Missionare veranlaßte. Bei dieser Gelegenheit kam es sogar zu nicht unerheblichem Blutvergießen. Ein mit einer kleinen Truppenmacht entsandter Taotai und der Ortsmandarin wurden vom Pöbel massakriert und im Staatsgebäude verbrannt.

Während gelegentlich des Geburtstages der Kaiserin von China die Gesandten Deutschlands, Österreich-Ungarns, Amerikas, Belgiens und Rußlands gratulierend in der verbotenen Stadt erschienen und für ihre Souveräne als Gegengabe Bildnisse der Kaiserin erhielten, zeigt sich die chinesische Regierung an verschiedenen Stellen gegenüber den europäischen Anforderungen sehr wenig nachgiebig. Beispielsweise bauen die Franzosen von Tonking aus eine Eisenbahn nach der Provinz Jünan. Sie beschäftigen bei

diesem Bahnbau mehrere hundert italienische Ingenieure und Arbeiter. Die italienische Regierung nun äußerte den Wunsch, zum Schutz dieser Leute nahe der französischen Grenze in Moentgse ein italienisches Konsulat zu errichten. Nach langem Hin und Her lehnte die chinesische Regierung dieses Ansinnen ab und schlug vor, die italienischen Untertanen unter den Schutz des dortselbst residierenden französischen Konsuls zu stellen. China fürchtete wahrscheinlich, daß sich um die Niederlassung der Eisenbahnbauer eine ganze italienische Kolonie gruppieren würde und daß vielleicht andere Mächte die Anlage solcher Kolonien im Innern des Landes nachmachen könnten. Auch bezüglich der Seezollstatistik, deren größere Spezialisierung, insonderheit nach Ländern, die europäischen Vertreter seit einer Reihe von Jahren fordern, ist kein Nachgeben zu verzeichnen. Die Handelsstatistik wird gemeinhin angeschrieben unter dem Titel „Continent of Europe except Russia", d. h. es werden außer England und Rußland sämtliche europäischen Länder zusammengeworfen. Es kommt hinzu, daß die Notierungen immer nur nach der Flagge, unter welcher die Waren eingehen, nicht aber nach dem Herkunftslande erfolgen. So ist es auch nicht möglich, die im letzten Jahrzehnt außerordentlich bedeutenden Fortschritte des deutschen Handels in China zahlenmäßig zu erfassen.

Ganz besonders empfindlich sind aber die Ausländer durch den Umstand betroffen, daß wider Erwarten und entgegen der den Botschaftern bereits gegebenen und auch in unserem vorigen Monatsbericht erwähnten Zusage, daß das chinesische Handelsamt die vorläufige Suspension des neuen Markenschutzgesetzes nicht verfügt hat. Das Gesetz ist am 23. Oktober in Kraft getreten, und man wird seine Wirkungen nolens volens abwarten müssen. Zwischen den Vertragsstaaten und China bestehen über die wichtigsten Bestimmungen dieses Gesetzes diametral entgegengesetzte Anschauungen. England behauptete z. B., alle Marken, die zwei Jahre vor Inkrafttreten des Gesetzes eingetragen seien, seien ohne Eintragung gültig, während die chinesische Behörde die Eintragung zu fordern scheint. Nach § 25 des Gesetzes sollen aber auch alle vor dem Erlaß des Gesetzes beim Taotai oder beim Zollamt angemeldeten Marken gültig und mit Vorzugsrechten vor später angemeldeten Marken versehen sein: würde diese Bestimmung tatsächlich entsprechend ausgelegt, so wären die Japaner in der Lage, durch vorherige Eintragung der bekanntesten europäischen Marken deren Ausbeutung zu sichern. Einspruch erhoben wird voraussichtlich auch gegen die Höhe der Gebühren werden. So kostet beispielsweise jede Eintragung 100 M.; jede Anfechtung, gleichwie ob berechtigt oder nicht, 85 M., und die chinesischen Behörden verlangen sogar für jede Warenklasse, für welche das Warenzeichen Anwendung finden soll, eine Gebühr. Das Gesetz unterscheidet aber nicht weniger als 53 verschiedene Klassen. Es verlautet, daß unter anderem auch der deutsche Gesandte über alle diese Zweifelsfragen kurz und bündig eine Erklärung von der chinesischen Regierung gefordert habe.

Was unsere geschäftliche Stellung in China angeht, so scheinen wir recht erfreuliche Fortschritte verzeichnen zu können. Die Engländer rechnen uns nach, daß im Laufe dieses Jahres durch Tientsin Waffentransporte von mindestens zwei Millionen Taels ihren Weg gefunden hätten. Sie heben hervor, daß neuerdings an drei deutsche Firmen bei einer Lieferungsfrist von vier Monaten und Zahlung in dreijährigen Raten ein Auftrag in Höhe von zwei Millionen Taels für Kruppsche Geschütze gegeben worden sei; übrigens soll der Vizekönig von Tientsin für Waren in diesem Jahre für militärische Zwecke von der Zentralregierung nicht weniger als 1200000 Taels erhalten haben.

Angesichts der fast undurchdringlichen Wirrnis, welche eine Kritik der ostasiatischen Preßnachrichten ausgesetzt ist, lassen sich indessen alle diese Meldungen auf ihre Richtigkeit und Authentizität kaum kontrollieren. Verdächtig freilich muß es scheinen, daß die japanische Presse seit längerer Zeit eifrig beflissen ist, alle Gerüchte über Truppenbewegungen, Aufstände und Rebellionen in China für erfunden zu bezeichnen und auf russische Quellen zurückzuweisen. Es ist übrigens interessant zu bemerken, wie die japanische Presse zwar alle diejenigen Angelegenheiten, welche ihre englischen Freunde angehen, mit einer gewissen Vorsicht behandelt, wie aber immer deutlicher und unverkennbarer hervortritt, daß man in Japan sich der künftigen Kollision dieser Interessen sehr wohl bewußt ist.

Vom Kriegsschauplatze ist nichts neues zu berichten. Die Russen haben Anfang November einen größeren Park von Steilgeschützen, Mörsern, Haubitzen und von Maschinengewehren erhalten, an denen bisher angeblich bei der mandschurischen Armee Mangel geherrscht hat. Unterm 13. November d. Js. hat in Petersburg eine Konferenz getagt, welche aus hervorragenden Autoritäten des Staates, des Kriegsdepartements und der Ingenieurwissenschaft zusammengesetzt war und darüber beraten hat, ob die transsibirische Eisenbahn zweigleisig auszubauen sei. Man kam zu einem bejahenden Beschluß, wenn sich der Bau der Doppelgleise vorläufig auch nur auf gewisse Strecken ausdehnen soll. Für die weiteren Vorarbeiten der Kommission sind für das Jahr 1905 nicht weniger als zehn Millionen Rubel ausgesetzt worden. Die schon öfters erwähnten Tatarennachrichten vom Kriegsschauplatz sind auch im vergangenen Monat durch manch hübsches Stückchen ergänzt worden. Man erinnere sich nur an das Telegramm, welches besagte, die beiden gegnerischen Armeen hätten sich am Schaho nunmehr so tief in die Erde eingebuddelt, daß die Feldgeschütze keine Wirkung mehr ausüben könnten! Eigentümlich mutet ein Bericht des Russk. Invalid. an, der die Verhältnisse der mandschurischen Armee nicht in sehr günstigem Lichte erscheinen läßt. Es heißt in diesem Bericht von den seit Monaten im Feldzuge beschäftigten Truppen: „Wenn man einen Blick auf diese Truppen wirft, so könnte man glauben, daß diese von der Intendantur vernachlässigt werden. Kein abgelumpter Bettler wird es wagen, sich so kühn zu kleiden, wie einzelne Kosaken und Soldaten. Auf dem Haupte einen zerfetzten, spitzen, chinesischen Strohhut, auf dem Leibe eine zerrissene chinesische Jacke; ein Fuß mit einem abgetretenen gelben Stiefel, der andere mit einem chinesischen Schuh bekleidet; das Gewehr an einer Schnur über der Schulter; die unglücklichen Säcke für Proviant und Kleidung sind mit allerhand Lumpen voll; natürlich sind die Haare lang und der kleine Bart wie Hede verfilzt, dabei ein abgemagertes Gesicht, eine gebückte Haltung — und das soll ein Soldat sein? Läßt sich denn nicht im Kriege die Uniform streng einhalten? Gerade im Kriege, auf den Märschen und in der Schlacht sollte darin die peinlichste Ordnung beobachtet werden. Die berittenen Schützen sehen beinahe noch schlimmer aus: das Pferd abgemagert

und ungeputzt, ein chinesischer Sattel mit Stricken statt Steigbügel; eine unmögliche Mütze auf dem Kopfe. Es schmerzt einen, wenn man derartige vereinzelte Erscheinungen sieht und doch stechen gerade sie einem besonders ins Auge." Da dieser Bericht aus russischer Quelle stammt, kann man nicht annehmen, daß er übertrieben sei.

Wenn der Krieg auch die Politik in ihren hauptsächlichsten Bewegungen in Atem hält, und die Hauptaufmerksamkeit sich naturgemäß den Vorgängen um Port Arthur und in der Mandschurei zukehrt, möge man doch darüber andere Vorkommnisse zwischen den asiatischen Machtfaktoren nicht übersehen. England insbesondere, welches zwar die Heeresorganisation in der Heimat laut Beschluß des letzten Parlaments noch hinausgeschoben hat, ist eifrig beschäftigt, in Indien sich auf alle Eventualitäten einzurichten. Lord Kitchener tut alles, was er für Erhöhung der Kriegsbereitschaft durchsetzen kann; auch jetzt hat er eine vollständige Neueinteilung der indischen Armee durchgesetzt. Nicht unbedeutende Truppenkörper werden an die Grenzen vorgeschoben, die ganze Reorganisation, die da eben in aller Stille vor sich geht, erfordert einen Kostenaufwand von etwa 200 Millionen Mark. Die Stärke des indischen Heeres soll sich zur Zeit auf 222000 Mann belaufen, worunter 70000 marschbereite Feldtruppen sind. Von London ist Mr. Philip Sommers-Cocks auf drei Jahre als besonderer Vertreter des auswärtigen Amts nach Indien entsandt, und ihm ist die Oberaufsicht insbesondere in der Richtung der tibetanischen Politik übertragen. Bisher unterstanden die Gebiete von Sikkim und Bhutan der Provinzialverwaltung Bengalens. Jetzt sind diese wichtigen Distrikte in Gemeinschaft mit dem Tschumbital der Zentralregierung direkt unterstellt worden. Im tibetanischen Vertrag ward die Eröffnung eines Marktes in Gartok vorgesehen. Zur „Eröffnungsfeier" marschiert alsbald eine Abteilung des Regiments Somersetshire Light Infanterie nach Tibet ein, angeblich zum Schutze der indischen Kaufleute. Gartok, in einem der fruchtbarsten Teile Tibets gelegen, ist gleich weit entfernt vom englischen Kaschmir und dem Ausläufer des englischen Gebiets bei Nepal. Das Gelände ist schwierig und die Truppen sind fleißig an der Arbeit, während ihres Marsches entsprechende Aufnahmen zu machen.

Indessen bleibt zweifellos, daß das Hauptinteresse der indischen Regierung gegen Afghanistan gerichtet ist und als es letzthin hieß, in Kuschk sei ein Pulvermagazin in die Luft geflogen, so war die gesamte englische Presse überzeugt, daß es sich um einen Zusammenstoß zwischen den Russen und Afghanen auf afghanischem Gebiete handeln müsse. Hinterher hat sich herausgestellt, daß dieses durch eine friedliche Unvorsichtigkeit aufgeflogene Magazin am Flusse gleichen Namens in der seit 1885 zu Rußland gehörigen Ortschaft Kuschk gelegen ist. Zum Eingreifen in afghanische Verhältnisse bietet sich den Engländern übrigens alsbald wieder eine recht passende Gelegenheit. In Urmia in Persien ist der englische Konsul bei einem Ritt vor die Stadt überfallen worden. Es wurden Schüsse gewechselt; der Konsul blieb unversehrt. Aber die englische Regierung wird kaum verfehlen, diesen Anlaß zur Ausübung eines kleinen Gegendrucks gegen Rußland im Sinne ihrer persisch-afghanischen Politik auszunutzen. Daß übrigens jüngst ein Angehöriger unserer Nation, der Vorsteher der Waffenfabrik des Emirs von Afghanistan, Fleischer, auf einer Reise nach Indien ermordet worden ist, hat die Presse bekannt gegeben. Fleischer war gezwungen, diese Reise zur Beschaffung von Material für die afghanischen Waffenfabriken zu unternehmen, weil die Engländer den Transport der Rohstoffe durch ihr Gebiet in letzter Zeit rund verweigert und verhindert hatten. Der Ärmste soll gewöhnlichen unpolitischen Räubern zum Opfer gefallen sein.

Interessant ist es übrigens zu beobachten, daß auch Frankreich sich auf besondere Vorkommnisse in seinem ostasiatischen Kolonialgebiet vorbereitet. Ein soeben ergangener Erlaß des Präsidenten schafft eine neue Verfassung für die Rekrutierung von Landwehr und Landsturm im französischen Indochina.

Und nun zum Schlusse einige Worte über das große Ereignis, welches der östliche Krieg am Anfange des Monats auf dem Schauplatz der europäischen Politik veranlaßt hat: die Beschießung der englischen Fischerboote von Hull durch das auf der Ausreise befindliche baltische Geschwader Rußlands. Im Anfang des Monats wäre man geneigt gewesen, diese Affäre an die Spitze jeder Betrachtung zu stellen, denn es sah einen Augenblick aus, als würde sie der Ausgangspunkt der ernstesten und gefahrvollsten internationalen Verwicklungen werden. Gewaltig haben die Engländer mit dem Säbel gerasselt, Orders für partielle Mobilmachung flogen in die Welt. Hernach ergab man sich in das Unvermeidliche und begnügt sich nun mit dem würdigen Austrag des Zwischenfalls auf dem Wege eines internationalen Schiedsgerichts. Oder nein, nicht einmal eines Schiedsgerichts, sondern lediglich einer Untersuchungskommission. Zu dieser Untersuchungskommission werden Vertreter neutraler Mächte herangezogen. Wie schlecht es augenblicklich um das deutsche Prestige in der Großpolitik aussieht, zeigt sich wieder einmal deutlich in dem Umstande, daß keine der beteiligten Parteien daran gedacht hat, einen dieser Unparteiischen aus Deutschland herbeizurufen. Nicht einmal Rußland, dem wir aus alter Tradition und aus politischer Klugheit auch ohne Vertrag eine gewisse Bundestreue halten!

Als der englische Ärger über den nicht gerade sehr glücklichen Austrag der Huller Affäre hinuntergewürgt war, sah man sich naturgemäß nach einem Prügeljungen um, und man fand diesen alsbald wiederum in Deutschland. Deutschland sollte die wenig fähige russische Flottenführung vor japanischen Torpedobooten in den europäischen Gewässern gewarnt haben. Allerlei Klatschgeschichten wurden herbeigebracht, um diese Behauptung trotz unserer energischen amtlichen Dementis zu erhärten, und der britische Groll gegen Deutschland, der im englischen Volk unbewußt mit dem Wachsen der empfindlichen Konkurrenz unseres Handels fortglimmt, brach wieder einmal in einer dreisten Insulte hervor. Der famosen Army and Navy Gazette blieb es vorbehalten, nachdem man die Russen hatte ungestört gen Ostasien abziehen lassen müssen, die zwangsweise Abrüstung Deutschlands unseren lieben Freunden in Frankreich und an anderen Orten vorzuschlagen, dieses üblen Deutschlands, das allein durch seine Flottenrüstung den Frieden Europas bedrohe.

Plan der Sektionsarbeit in der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

Auf Grund des § 5 der neuen Satzung vom 1. Oktober 1904 hat der Vorstand Veranstaltungen getroffen, daß für die wichtigsten asiatischen Interessengebiete entsprechende Sektionen gebildet würden. Nachdem sich für mehrere der vorgeschlagenen Abteilungen eine größere Anzahl von Mitgliedern der Gesellschaft zur Mitwirkung bereit erklärt hat, ist unterm 11. d. Mts. die Konstituierung dreier Sektionen vor sich gegangen. Es sind dies die folgenden:

I. Russisch-innerasiatische Sektion.

Als Obmann bezw. als Stellvertreter dieser Sektion fungieren:

von Zepelin, Generalmajor z. D., Eberswalde;
von Massow, Hauptmann im grossen Generalstab, Berlin, Schellingstr. 13.

Als Hauptthema für die Arbeit dieser Sektion ist in Aussicht genommen:

„Rußland und England als Rivalen in Asien".
Generalberichterstatter: Dr. Vosberg-Rekow.

Einzelarbeiten:

1. Die Entwickelung des russischen Verkehrsnetzes und der russischen Ansiedlung in den transkaspischen Gebieten.
   Berichterstatter: Generalmajor von Zepelin-Eberswalde.
2. Die russischen Baumwollkulturen in Asien.
   Berichterstatter: Dr. August Etienne-Berlin.
3. Englischer und russischer Einfluss in Persien.
   Berichterstatter: Staatsrat Professor von Hahn-Tiflis.
4. Afghanistan als indischer Pufferstaat.
   Berichterstatter: Generalmajor Krahmer-Wernigerode.
5. Der Buddhismus in Mittelasien und sein Einfluß auf die ethnographische und politische Entwicklung.
   Berichterstatter: Stabsarzt Dr. Krause-Berlin.
6. Geographische, klimatische und ethnographische Verhältnisse in Tibet und den angrenzenden Gebieten.
   Berichterstatter: Said Ruete-Berlin.
7. Die russische Politik gegenüber dem Dalailama.
   Berichterstatter: Hauptmann Klotz-Perleberg.
8. Tibet und China in Vergangenheit und Gegenwart.
   Berichterstatter: Dr. Georg Wegener-Berlin.

II. Vorderasiatische Sektion.

Als Obmann bezw. als Stellvertreter dieser Sektion fungieren:

von Doemming, Generalmajor a. D., Berlin W., Fasanenstraße 65.
Schmeisser, Geheimer Bergrat, Direktor der Königlichen Bergakademie, Berlin N., Invalidenstr. 44.

Als Hauptthema für die Arbeit dieser Sektion ist in Aussicht genommen:

„Die türkischen Landgebiete Vorderasiens und die Möglichkeit ihrer modernen Erschließung und Entwicklung".
Generalberichterstatter: Professor Dr. H. Zimmerer-Ludwigshafen.

Einzelarbeiten:

1. Geographische und wirtschaftsgeographische Betrachtungen über Anatolien.
   Berichterstatter: Dr. jur. Grothe-München.
2. Verkehrswege und Verkehrsprojekte in Vorderasien.
   Berichterstatter: Exzellenz Freiherr von der Goltz.
3. Die Baumwolle und ihr Anbau in der asiatischen Türkei.
   Berichterstatter Hauptmann a. D. Dr. August Etienne-Berlin.
4. Bodenschätze und Bergbau in Vorderasien.
   Berichterstatter: Geheimer Bergrat Schmeisser.
5. Syrien und Palästina und die Möglichkeit ihrer Besiedlung.
   Berichterstatter: Professor Dr. Otto Warburg.
6. Die armenische Frage.
   Berichterstatter: vacat. (Meldungen erbeten.)
7. Das Flußgebiet des Euphrat und Tigris und seine wirtschaftliche Zukunft.
   Berichterstatter: Said Ruete.
8. Die internationalen Verkehrs- und Machtfragen an den Küsten Arabiens.
   Berichterstatter: Ludwig Griessbauer.

III. Ostasiatische Sektion.

Als Obmann bezw. als Stellvertreter dieser Sektion fungieren:

Dr. jur. Seidenspinner, Wirklicher Geheimer Kriegsrat a. D., Berlin W., Bendlerstr. 37.
Dr. Otto Warschauer, Professor der Staatswissenschaften, Berlin W., Augsburgerstr. 62.

Als Hauptthema für die Arbeit dieser Sektion ist in Aussicht genommen:

„Deutschlands Anteil an der asiatischen Politik und am asiatischen Handel".
Generalberichterstatter: Dr. Vosberg-Rekow.

Einzelarbeiten:

1. Die Beziehungen der europäischen Völker zu Ostasien in historischer Darstellung fortgeführt bis zur Gegenwart.
   Berichterstatter: vacat. (Meldungen erbeten.)
2. Die natürlichen Vorbedingungen für Entwicklung eines ostasiatischen Wirtschaftsgebietes.
   Berichterstatter: vacat. (Meldungen erbeten.)
3. Weiße und gelbe Rasse. Eine ethnographische Skizze.
   Berichterstatter: vacat. (Meldungen erbeten.)
4. Die westeuropäische Zivilisation in ihrer Einwirkung auf die ostasiatischen Völker.
   Berichterstatter: Stabsarzt Dr. Krause-Berlin.
5. Die militärische Entwicklung Japans und Chinas.
   Berichterstatter: Hauptmann Fritsch-Charlottenburg.
   Major von Falkenhayn-Braunschweig.
6. Die sozialen Verhältnisse der Europäer in Japan und China.
   Berichterstatter: Regierungsrat Professor Dr. Mayet-Berlin.
7. Russische Politik in Ostasien.
   Berichterstatter: Generalmajor von Zepelin-Eberswalde.
8. Die Politik der Fremdenkonzessionen in Ostasien.
   Berichterstatter: Oberleutnant Kürchhoff-Charlottenburg.
9. Die deutsche Exportindustrie und das Kommissionsgeschäft in China.
   Berichterstatter: Hauptmann a. D. Dr. August Etienne-Berlin.
10. Schantung und die deutschen Interessengebiete in China.
   Berichterstatter: vacat. (Meldungen erbeten.)

Die Arbeitspläne der Sektionen bezw. die in denselben vollzogenen Obmännerwahlen sind von dem Vorstande der Gesellschaft satzungsgemäß bestätigt worden.

Das Präsidium bittet die Herren Berichterstatter gleichzeitig im Namen der Sektionsvorstände nunmehr alsbald an die Arbeit zu gehen und ihre Referate schriftlich an den jeweiligen Obmann der Sektion einzureichen. Es besteht die Absicht, die

Referate sämtlich in Druck zu legen und am Schlusse des Jahres zu einem besonderen Bande vereinigt herauszugeben. Der Umfang eines jeden Referats soll den Raum von 2 Druckbogen keinesfalls überschreiten.

Diejenigen Herren Berichterstatter, welche gewillt und in der Lage sind, ihr Referat in einer Sektionsversammlung oder an einem Herrenabend der Gesellschaft mündlich zum Vortrag zu bringen und zur Diskussion zu stellen, werden gebeten, dies der Geschäftsstelle, Linkstraße 19, möglichst frühzeitig freundlichst anzuzeigen.

Für den Vorstand der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft.

Der geschäftsführende Vizepräsident
Dr. jur. Seidenspinner.

Der Schriftführer
Dr. Vosberg-Rekow.

Bücherbesprechung.

„Vom Mittelmeer zum Pontus" von Dr. Ernst von der Nahmer. Mit 20 Abbildungen und einer Karte. Berlin. Allgemeiner Verein für Deutsche Literatur. 324 S.

Die Kölnische Zeitung hat unstreitig das hohe Verdienst, durch Entsendung vorzüglich vorgebildeter Reisender unsere Kenntnis von manchen für Deutschland wichtigen Gebieten der Erde in geographischer, kulturgeschichtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht hervorragend bereichert zu haben. Den Beobachtungen von Friedrich Ratzel in Nord- und Mittelamerika, die dieser s. Z. als Berichterstatter der Kölnischen Zeitung zu unternehmen und in glänzenden Werken („Städte und Kulturbilder aus Nordamerika", „Aus Mexiko", „Politische und Wirtschaftsgeographie der Vereinigten Staaten von Nordamerika"), niederzulegen Gelegenheit hatte, und denen des zu früh verstorbenen Siegfried Genthe in Korea und der Mandschurei wie kürzlich in Marokko schließt sich die vorliegende Schilderung der im Auftrage der Kölnischen Zeitung in Kleinasien unternommenen Studien in würdiger Weise an. Erst verhältnismäßig spät wurde Kleinasien ein Spielraum deutscher Forschungen. Überblickt man die lange Reihe der Reisenden auf anatolischem Boden, von dem ritterlichen Pilger Betrandon de la Brocquière (1432) bis auf den verdienstvollen Martin Leake (1800), also durch fast vier Jahrhunderte, so stößt man ausschließlich auf nichtdeutsche, zumeist auf französische, italienische und englische Namen, auf einen Sansovino (1568), Pietro della Valle (1614), Tavernier (drei Reisen zwischen 1631 und 1664), auf Thevenot (1656) Wheler (1675), den Holländer Bruyn (1678–63), Tournefort (1701), Paul Lucas (1702, 1714 15), Richard Pococke (1738 39), Chandler (1764 65), den Dänen Karsten Niebuhr (1766), Olivier (1797 98). Ein einziger Deutscher hat gelegentlich der Gesandtschaftsreise von Busbeck an den Hof Soliman des Prächtigen nach Amasia (1555) charakteristische Beobachtungen über Kleinasien hinterlassen, der wackere Schwabe Hans Dernschwam, der jüngst durch die Bemühungen von Hirschfeld, Kiepert, Zimmerer um seine Tagebücher zu verdienten Ehren gelangt ist. Dafür war es jedoch später deutscher Einfluß, der in der Erforschung Kleinasiens im letzten Jahrhundert eine wissenschaftliche Ära einleitete. Seit Heinrich Kiepert mit Hilfe von Moltke und der ihn begleitenden preußischen Offiziere das erste Kartenwerk von Kleinasien herstellte (1845 u. 54), hat eine ganze Schar von Deutschen, namentlich von Archäologen — ich nenne nur Humann, Puchstein, Benndorf, Körte, Sarre — sich Anatolien zum Studienfeld gewählt. Und doch fehlt es an packend geschriebenen Reisewerken, die dem großen Publikum Kleinasien, den Kern des Osmanenreiches, den regen Schauplatz deutscher Forschung und deutschen kaufmännischen Unternehmungsgeistes vertraut machen, die genügende Anschaulichkeit darüber bieten, welche reiche Vergangenheit hier ihre Kraft entfaltete und wie die Erwartungen auf eine neue glänzende Zukunft volle Berechtigung haben. Das Nahmersche Werk hat alle Eigenschaften, die es bestimmen, in diese Lücke einzutreten, wie dies auch mit meinem Buche „Auf türkischer Erde" (im gleichen Verlag) versucht wurde. Der Verfasser verfügt über vielseitige, durch zahlreiche Wanderungen und langjährigen Aufenthalt in Constantinopel gewonnene Erfahrung, die ihm verstattet, die Volksindividualitäten und die Züge orientalischen Lebens nicht als Globetrotter vom Standpunkte des überlegenen Kulturmenschen und als ironisierender oberflächlicher Beurteiler zu sehen, sondern mit tiefem und ernstem Blicke, unter Eindringen in die Psyche der Volksstämme, in das soziale Leben des Türken und der ihnen untergeordneten Völker in die staatliche Organisation des trotz aller Schwächen und Erbübel namentlich in militärischer Beziehung einer Festigung entgegengehenden Reiches. Ihm steht das nötige Wissen zu Gebote, um die Gegenwart durch die hier auf jedem Schritt sich bietenden Erinnerungen an die Vergangenheit zu beleben, und dies mit Geschmack nicht in langatmigen Auseinandersetzungen, sondern in natürlicher Form, in den Faden der Erzählung verwebt. Die Wege, die Nahmer eingeschlagen hat, gehören nicht zu den vielbegangenen. Der Autor steht nicht in der Reihe derer, die vorsichtig die Küsten eines Landes umfahren oder sich auf den wenigen Bahnlinien im Innern bewegen und dann dicke wissenschaftliche Bücher veröffentlichen. Der Hauptwert des Buches liegt in der Schilderung der von Meer zu Meer, von Süd nach Nord laufenden Durchquerung der Halbinsel, die dem Werke auch den Titel „Vom Mittelmeer zum Pontus" gab. Wertvoll, ist, was er uns über Ciliciens Boden und seine Städte zu sagen weiß, über Karaman, Selefké, Mersina, Tarsus, Adana, Gegenden, die infolge der im Bau begriffenen ersten Strecke der Bagdadbahn Konia-Eregli-Adana erhöhte Aufmerksamkeit verdienen. Fesselnd geben sich seine Skizzen der wildromantischen Tauruslandschaften, der im Innern abseits europäischer Kultur gelegenen volkreichen und wirtschaftlich hochbedeutsamen Plätze wie Kaisarié, Siwas, Tokat, Amasia. In einem besonderen Abschnitt gedenkt der Verfasser der selten besuchten und wenig bekannten Provinz Kastamuni, die herrlich von der Natur gesegnet, einem Dornröschen gleich im Schlummer liegt und des Erweckers harrt. Ein eigenes Kapitel veranschaulicht das durch deutsche Ausgrabungen vornehmlich (1765 und 1868 die Engländer, dann Humann, Wiegand, Schrader), wiedererstandene Bild des alten Priene, der von Alexander dem Großen geschaffenen Militärstation, und läßt uns gleichzeitig, die von Smyrna ausgehenden, für den Handel wichtigen Eisenbahnstränge Smyrna-Aïdin und Smyrna-Magnesia-Kassaba-Uschak-Afiun-Karahissar kennen lernen. Die ehemalige militärische Beschäftigung des Verfassers verrät sich mannigfach. Mit Vorliebe unterzieht er die Schlachtfelder, die er auf seinen Touren streift, seiner Beobachtung. Er marschiert an keiner Stelle vorüber, an der kriegerische Ereignisse für Gedeihen und Niedergang des osmanischen Reiches ausschlaggebend waren, ohne diese und ihre Folgen treffend mit ein paar Worten zu charakterisieren. Und da er den kriegerischen Geschehnissen der Gegenwart in Thessalien nicht fern war, wie den politischen Intrigen der Hauptstadt, taucht manche in der Zeitgeschichte wichtige Persönlichkeit vor uns auf, erfährt manche dem Fernstehenden dunkle Seite ihre Beleuchtung. Selbst seine meist stimmungsreiche Landschaftsschilderung birgt originelle Bilder, die das Auge des Militärs schafft, so wenn die vom Gewitterwind über das Tal getriebenen Gewitterwolken, die lang und regelmäßig daherkommen, mit dem Rauche feuernder Artillerielinien verglichen werden. Gut gewählte Abbildungen unterstützen die Darstellung. Von besonderem Werte sind die Tafeln, die Proben seldschukischer Architektur in Siwas, die Lage der Stadt Amasia wie die dortigen in den Fels gehauenen Königsgräber zum ersten Male uns gut vergegenwärtigen.

München. Dr. Hugo Grothe.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Der Bau einer Pferdebahn in Bagdad ist projektiert. Die Wagen sollen am Platze gebaut werden, während Räder, Wagenfedern und dergleichen sowie das benötigte Schienenmaterial anderweit beschafft werden müssen. (Bulletin Commercial.)

Rückgang der Opiumpreise in der Türkei

Nach den neusten Konsulatsberichten hat die vor etwa zwei Monaten in der Türkei eingetretene Preissteigerung für Opium trotz bedeutender Spekulationsankäufe keinen Bestand gehabt, und sind die Preise auf einen der großen Ernte entsprechenden Stand zurückgekehrt.

Drogistenware wird jetzt mit 88 bis 95 Piaster Gold per Oka — je nach Güte und Herkunft — bezahlt.

Wirkungen des neuen persischen Zolltarifs auf den Handel der südpersischen Häfen.

Durch Einführung des neuen persischen Zolltarifs im Februar 1903, so berichtet der kaiserl. Vizekonsul, wurden im wesentlichen die früheren fünfprozentigen Wertzölle, die gleichmäßig bei der Ein- und Ausfuhr erhoben wurden, durch ein System von Gewichtszöllen ersetzt, die für eine Reihe von Einfuhrartikeln, so namentlich für Spirituosen, Tee, Indigo und Gewürze, eine Belastung von etwa 25 bis 75 % des Wertes darstellen. Dagegen wurde die Mehrzahl der Ausfuhrgüter zollfrei, mit Ausnahme von Opium und Tabak, auf welche ein gegen früher erhöhter Zoll gelegt wurde.

Der mit ungünstigen Erwartungen aufgenommene neue Zolltarif ist nunmehr über ein Jahr lang in Kraft gewesen; die statistischen Ausweise über den letztjährigen Handel gestatten daher ein vorläufiges Urteil über die Wirkung des neuen Zollgesetzes.

Soweit die südpersischen Häfen in Frage kommen, läßt sich dies Urteil dahin fassen, daß unter dem neuen Regime:

1. die Einfuhr in keinem der wichtigeren Handelsartikel geschädigt,
2. die Ausfuhr durch Freigabe der Mehrzahl der Landesprodukte gefördert, und
3. die Einnahme der persischen Regierung aus den Zöllen bedeutend erhöht worden ist.

Es betrugen die Werte der wichtigeren Einfuhrartikel vor und nach Änderung des Zollgesetzes, d. h. im Jahre 1902 und 1903:

	1902			1903		
1. Textilwaren	15,46	Millionen	Kran,	23,38	Millionen	Kran
2. Metalle und Metallwaren	11,42	„	„	19,07	„	„
3. Zucker	4,82	„	„	5,39	„	„
4. Tee	3,19	„	„	3,60	„	„
5. Gewürze	0,69	„	„	0,87	„	„
6. Indigo	0,63	„	„	1,55	„	„
7. Spirituosen	0,18	„	„	0,09	„	„
8. Tabak, verarbeitet . .	0,02	„	„	0,01	„	„

Die Einfuhr des Jahres 1903 (21. März 1903 bis 20. März 1904) zeigt hiernach dem Vorjahre gegenüber überall eine Steigerung, ausgenommen für Spirituosen und Tabak, deren Einfuhr infolge der von 5 % auf etwa 50 % bis 75 % des Wertes gesteigerten Zölle zurückgegangen ist.

Eine Vergleichung der Werte der Ausfuhr über den Hafen von Buschär in den Jahren 1902 und 1903 ergibt:

	1902			1903		
1. Opium	10,28	Millionen	Kran,	11,72	Millionen	Kran
2. Teppiche	1,49	„	„	2,52	„	„
3. Tabak	1,12	„	„	1,41	„	„
4. Gummi	1,10	„	„	2,60	„	„
5. Baumwolle	0,25	„	„	0,29	„	„

Es hat sonach seit Einführung des neuen Zollgesetzes eine Steigerung der Ausfuhr stattgefunden, nicht nur für Waren, die nunmehr zollfrei ausgeführt werden können, nämlich Teppiche, Gummi, Baumwolle usw., sondern auch für Opium und Tabak, trotzdem diese Artikel gegen früher erhöhte Ausfuhrzölle zu entrichten haben.

Der neue Tarif, der vornehmlich aus finanzpolitischen Rücksichten geschaffen wurde, hat den Absichten des Gesetzgebers entsprochen. Die Zölle in Buschär, wie übrigens auch in den anderen südpersischen Häfen, haben der persischen Regierung im letzten Jahre annähernd die dreifachen Einnahmen geliefert.

Die Erfolge der neuen persischen Zollpolitik gelten indessen vorläufig nur für das Jahr 1903, ein für den südpersischen Handel verhältnismäßig günstiges Jahr. Es bleibt abzuwarten, wie sich in weniger günstigen Jahren die Einfuhr unter dem Einfluß des derzeitigen Zolltarifs gestalten wird. Allem Anschein nach wird schon das laufende Jahr darüber Aufschluß geben.

Absatzmarkt für Kleider, Wäsche und Schuhe in Persien.

Eine Zukunft als Einfuhrartikel in Persien haben fertige Kleidungsstücke, Wäsche, Hüte und Schuhwerk. Hierbei ist es unbedingt notwendig, sich den Bedürfnissen des Einzelmarktes anzupassen, insbesondere was Schuhwerk anbetrifft. Europäische Fußbekleidung bürgert sich immer mehr in Persien ein, die höheren Klassen tragen sie durchweg, in den mittleren ist sie auch schon vorherrschend, und immer häufiger sieht man unter den breiten schweren Beinkleidern der Perserinnen einen europäischen Schuh hervorblicken. Hauptsächlich werden niedrige Schuhe (Pantoffeln) gebraucht, und zwar solche, die leicht auszuziehen sind, da jeder Perser beim Eintritt seine Schuhe draußen läßt. Für Frauen kommen besonders schwarze, für Kinder rote und überhaupt farbige, für Männer gelbe und schwarze Schuhe in Frage. Von sonstigen Kleidungsstücken werden besonders Männerhosen aus billigem, feingemustertem Wollenstoff, grau in allen Schattierungen vorherrschend, viel gekauft.

Papierbedarf in Persien.

Da die Perser sehr gern Briefe schreiben, sind Schreibpapiere aller Art sowie Briefumschläge gute Absatzartikel. Das Papier muß dünn und leicht, aber haltbar und besser glänzend als matt sein, da es sich darauf mit den in Persien gebräuchlichen Federn besser schreibt. Dieselben Eigenschaften werden von den Briefumschlägen verlangt, die be-

sonders in bläulicher, grünlicher oder grauer Farbe beliebt sind. Sie dürfen auch durchsichtig sein, da der Perser stets nur eine Seite des Briefblattes beschreibt. Immer größer wird jetzt auch die Nachfrage nach Tapeten.

Persien und Argentinische Republik. Freundschafts- und Handelsvertrag zwischen beiden Staaten.

Laut Mitteilung im „Boletin Official de la Republica Argentina" vom 2. September dieses Jahres ist der am 27. Juli 1902 in Ostende zwischen Persien und der Argentinischen Republik abgeschlossene Freundschafts- und Handelsvertrag, wonach sich beide Staaten die Meistbegünstigung gewähren, vom argentinischen Kongress genehmigt worden.

Russisches Asien.

Einfluss der Messe von Nishny-Nowgorod auf den sibirischen Handel.

Die Anzeigen über das Eintreffen von Zucker, Petroleum und anderen notwendigen Dingen, welche man jetzt in den sibirischen Zeitungen begegnet und welche sehr groß und an besonders sichtbarer Stelle in der Zeitung gedruckt werden, üben in Sibirien einen bemerkenswerten Eindruck auf die Stimmung des Volkes aus. Hier bilden solche Anpreisungen wirklich ein Ereignis, weil man schon vollständig das Vertrauen verloren hatte, den Herbst- und Winterbedarf in erforderlicher Menge und zu normalem Preise erhalten zu können.

Gegenwärtig, wo die Waren von der Messe in Nishny-Nowgorod einzutreffen angefangen haben, hat sich der Handel mächtig belebt. Die Händler aus den nächsten Dörfern und Ortschaften kommen mit ganzen Karawanen von Fahrzeugen nach Kreuzungspunkten der Eisenbahnen und Wasserstraßen, wie z. B. Omsk, um sich mit den erforderlichen Vorräten für ihre stark von Waren entblößten Magazine und Läden zu versorgen. Die Käufe werden jedoch nur sehr bedächtig und vorsichtig abgeschlossen, zumal die Unbestimmtheit der Lage keine Möglichkeit gewährt, den Umfang des Geschäfts mit der erforderlichen Sicherheit vorauszubestimmen. Unter diesen Umständen befindet sich der Käufer unter dem Einfluß von zwei entgegengesetzten Strömungen: einerseits reizt der Zweifel an der Möglichkeit, weitere Waren in der nächsten Zeit beziehen zu können, den Käufer, möglichst viel Waren jetzt anzukaufen, anderseits muß man das Liegenbleiben der Waren befürchten infolge der Zurückhaltung in den Einkäufen seitens der Konsumenten wegen der Unsicherheit der Lage, zumal die Saisonwaren zumeist nicht zur rechten Zeit an die Konsumenten abgeliefert werden können. Daher gestaltet sich der Warenabsatz jetzt etwas nervös, mit zeitweise fieberhafter Hast! Ein ungewöhnliches Bild bietet gegenwärtig auch der Detailhandel in den sibirischen Zentren. Die Nachricht über das Eintreffen der Waren von der Messe aus Nishny-Nowgorod ist das Signal für einen allgemeinen Zudrang zu den Läden aller Branchen. Jeder beeilt sich, noch volle Auswahl zu finden, denn nach kurzer Zeit müßte er sich mit Resten zufriedengeben.

Daß im besten Laden einer Stadt Ende August als ganze Auswahl an Saisonhüten nur noch 2 bis 3 Stück vorgelegt werden oder in der ganzen Stadt nicht ein Arschin eines Stoffes mehr zu finden ist, von welchem ein paar Stunden vorher noch ein ganzes Stück vorhanden war, das ist in Sibirien eine gewöhnliche Erscheinung, die sich aber gegenwärtig noch zugespitzt hat.

Der Mangel an Händlern, das Fehlen einer ernsten Konkurrenz schaffen hier für den Handel mit Saisonwaren ein wahres Eldorado. Übrigens dient als beste Charakteristik für den günstigen Handelszustand in Sibirien das völlige Fehlen der Ausverkäufe.

Die tief eingewurzelte, zum Teil auch durch die klimatischen Verhältnisse bedingte Angewohnheit des sibirischen Käufers, alles recht frühzeitig anzukaufen, veranlaßt die sibirischen Händler, sich mit ihren Käufen auf der Messe in Nishny-Nowgorod möglichst zu beeilen, da sie sonst fürchten müssen, daß ihnen gewandtere Konkurrenten zuvorkommen.

Die Bahn um den Baikalsee. Es war außerordentlich auffallend für jeden, der die Verhältnisse in Rußland auch nur oberflächlich kennt, daß das amtliche Rußland so vollständig auf eine Verbreitung des Ruhmes verzichtete, den eine glückliche und ganz erfolgreiche Durchführung des Baues und Eröffnung des Betriebes auf der Baikalumgehungsbahn eingetragen hätte. Wie es sich nun aber ganz allmählich herausstellt, ist die ganze Angelegenheit auch nicht so anstandslos von statten gegangen, als das russischerseits erwartet worden, und man kann wohl hinzufügen, von außenstehenden Beobachtern als Lohn für die fast übermenschlichen Anstrengungen den Russen gegönnt worden wäre. Die Mitteilungen, die ihren Weg in die westeuropäische Presse genommen haben und die auch wir bringen zu können glaubten über die stattgehabte Betriebseröffnung, müssen doch sehr eingeschränkt werden. So teilen jetzt die „Birshewyja Wedomosti" den Inhalt einer Unterredung eines ihrer Mitarbeiter mit dem Minister der Verkehrsanstalten Fürsten Chilkow mit. Danach habe der Minister bestätigt, daß es am 4./17. September möglich würde, den ersten Probezug von der Station Kultuk bis zur Station Baikal abzufertigen. Die 80 Werst (= 85 km) lange Strecke ist zwar auch jetzt noch nicht ganz fertig, doch ist der Warenverkehr möglich. „Der Zug, auf dem ich mich befand" — sagte der Minister — „legte die Strecke tatsächlich in vier Tagen zurück, wobei er einmal in einem Tunnel, in dem er auf einen Stein geriet, entgleiste. Der nächste Zug aber legte, einschließlich zweistündigem Aufenthalt auf der Mitte des Weges, diesen in sieben Stunden zurück. Seitdem gab es auf der Linie keinen einzigen Zwischenfall mehr. Die Züge laufen nun 20 Werst (= 21,34 km) in der Stunde. Es können jetzt also sowohl über den Baikalsee, als auch auf der Baikalbahn 16 Züge täglich, d. h. ebenso viele wie auf der sibirischen und auf der Transbaikalbahn befördert werden." Darauf wandte sich der Minister der Arbeiterfrage zu und bemerkte, „daß von den 20000 Arbeitern, die am Bau beschäftigt waren, fast ein jeder Tunnelarbeiter drei bis vier Rubel täglich verdiente — d. h. so viel, wie die Arbeiter selbst in Amerika nicht verdienen. Die Lebensmittel waren allerdings sehr teuer, nun soll die Baikalflotte die Lebensmittelzufuhr zur Bahn besorgen."

Mit Befriedigung konnte der Minister von den allgemeinen Betriebsergebnissen anerkennen, daß die Ausfuhr von Getreide und Butter aus Sibirien den gewöhnlichen Gang nimmt, ohne wesentlich durch Militärtransporte beeinträch-

tigt zu werden, nur hinter Irkutsk stockt der Handelsverkehr erheblich, so daß es hier eines besonderen Erlaubnisscheines bedarf, um gewöhnliche Handelsgüter befördern zu können. Die Bahn dient eben Kriegszwecken, und nur die Wasserstraßen vermöchten Sibirien in seinen Nöten zu dienen, so z. B. das Ob-Jenisseinetz, das aber leider so wenig erforscht ist . . .

Soweit nach Angabe der „Birshewyja Wedomosti" die Mitteilungen des Ministers Fürsten Chilkow, die im wesentlichen auch von anderer Seite bestätigt werden. Es wird hierbei namentlich auch ausgeführt, daß nach dem Vertrage mit den Unternehmern der Bau der Baikal-Umgehungsbahn zum 1./14. August im Bau vollendet sein sollte, doch haben sie die Bahn unvollendet am 1./14. September abgeliefert. Es erweist sich, daß der erste Zug am 4./17. September aus Kultuk abgegangen und am vierten Tage, am 7./20. September auf der Station Baikal eingetroffen ist. Der Zug entgleiste angeblich zehnmal. Im Tunnel No. 10 mußten sogar der Aufbau und eine Röhre des Dienstwagens abgebrochen werden, da sonst die Wagen und der Zug diesen Tunnel nicht hätten passieren können. Das wäre nun allerdings schlimm, denn wenn diese Angaben zuträfen, wäre offenbar das lichte Maß für den Tunnel zu klein gewählt. Aber — man fragt sich unwillkürlich, warum gerade bei einem Tunnel ein solches Hindernis entstanden ist, warum sind denn die übrigen Tunnel geräumig genug ausgebaut, so daß sie dem Zuge freie Durchfahrt gestattet haben? Die Antwort fehlt auf die Frage, aber man darf doch wohl annehmen, daß das Hindernis nicht so schlimm gewesen ist, denn sonst würde der Minister es nicht unbemerkt gelassen haben. Jedenfalls geht aber aus allem hervor, daß die Umgehungsbahn im günstigsten Falle zunächst nur militärischen Zwecken dient. Aber man scheint an maßgebender Stelle auch nicht einmal sehr zuversichtlich über die Leistungsfähigkeit während des bevorstehenden Winters zu denken, denn es werden ziemlich große Anstrengungen gemacht, um das Eis des Baikalsees wieder benutzen zu können. Gegen 1000 Pferde sind von Unternehmern vertraglich bereit zu halten, um den Verkehr über den See zu vermitteln.

Außerdem scheint man in Petersburg, wie die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen schreibt, der wir diese Zusammenstellung verdanken, die Frage der schleunigen Erbauung eines zweiten Gleises in Erwägung zu ziehen, doch machen sich hierbei zwei Auffassungen darüber geltend, wie diese wichtige Frage am zweckmäßigsten zu lösen wäre. Während die eine dahin geht, den Bau auf die ganze Hauptbahn auszudehnen, was etwa 108000000 Rubel kosten soll, ist man anderseits der Meinung, daß es fürs erste genügend wäre, die Ausweichestellen zu vermehren, sie leistungsfähiger auszubauen und sonstige Verbesserungen durchzuführen, deren Gesamtkosten sich auf 10—15000000 Rubel beziffern würden. Daß der Bedarf für die nächste Zukunft durch die Anlage noch weiterer Ausweichestellen am besten befriedigt werden könnte, scheint schon aus dem Grunde einleuchtend, weil diese Bauausführungen in verhältnismäßig kurzer Zeit beendet sein können, worauf doch alles ankommt, während der Bau des zweiten Gleises auf zwei Jahre veranschlagt worden ist. Wie lange er wirklich dauern würde, ist natürlich noch eine ganz andere Frage, die Fertigstellung würde also jedenfalls zu spät kommen, um noch für die Bedürfnisse dieses Krieges nutzbar gemacht werden zu können. Ob aber nach dessen Beendigung in absehbarer Zeit an die Leistungsfähigkeit der Sibirischen Bahn so große Ansprüche gestellt werden müssen, daß zu deren Befriedigung das durchgehende zweite Gleis unerläßlich notwendig wäre, wird ja wohl schwerlich mit Sicherheit bejaht werden können.

Die Eisenbahn Orenburg—Taschkent. Auf der baulich noch nicht ganz vollendeten Eisenbahn hat man jüngst den Chef des Transkaspigebietes in Turkestan, den General der Kavallerie Tewjäschew, mit einem durchgehenden Zuge, bestehend aus Wagen der Nikolaibahn von Petersburg bis Taschkent befördert. Die Teilstrecke Turkestan—Perowsk sollte am 15./28. Oktober d. J. dem Verkehr übergeben werden. Die Vollendung des Baues scheint mit großen Schritten vorwärts zu schreiten. In diesem Augenblicke ergreift der „Rußki Invalid", das Organ des Kriegsministeriums, das Wort, um anknüpfend an die Reise des Generalgouverneurs von Turkestan von Petersburg nach Taschkent, die ohne Unterbrechung zurückgelegt wurde, der Überzeugung Ausdruck zu geben, daß die Orenburg—Taschkenter Bahn allen Anforderungen des Handels- und Militärverkehrs genügen werde. Das Militärblatt gibt dann einen kurzen Überblick über die Geschichte des russischen Vordringens in Mittelasien und schließt hieran die Frage: „Was wird uns die Orenburg—Taschkenter Bahn in militärischer Beziehung geben und wie groß ist ihre Bedeutung?" Diese Frage wird in der St. Petersburger Zeitung folgendermaßen beantwortet: „Zur Aufrechterhaltung seines Einflusses, zum Schutze seiner Besitzungen in Mittelasien und zum Unschädlichmachen einiger ihm ungünstigen Erscheinungen auf dem Gebiete der internationalen Politik ist Rußland genötigt, im Generalgouvernement Turkestan recht bedeutende Streitkräfte zu unterhalten. Bei der jetzigen Entwicklung der Streitkräfte aller Staaten kann man schwerlich darauf rechnen, mit den Truppen des Turkestanschen Militärbezirks, so trefflich ihre militärischen Eigenschaften auch sind, entscheidende Ergebnisse zu erzielen, und muß sie daher nur als eine vorgeschobene Abteilung ansehen, die die Zusammenziehung der Hauptkräfte zu decken hat. In Anbetracht der Entferntheit unserer mittelasiatischen Besitzungen vom Mittelpunkte Rußlands hat die rechtzeitige Entsendung von Verstärkungen eine sehr große Bedeutung.

Beurteilen wir die Bedeutung der Orenburg—Taschkenter Bahn von diesem Gesichtspunkt, so müssen wir die Erfüllung unserer Aufgaben in Mittelasien von nun an als so erleichtert ansehen, daß wir völlig ruhig in die Zukunft blicken können. In der kürzesten Frist und zu jeder beliebigen Jahreszeit können wir mit der Orenburg—Taschkenter Bahn bedeutende Streitkräfte rasch ins Herz Asiens schicken, wenn es der Gang der politischen Ereignisse erfordern sollte.

Das sind die großen Vorteile, die uns die Orenburg—Taschkenter Bahn gewährt. Hoffentlich werden uns die Verhältnisse nicht nötigen, die oben erwähnten Gedanken zu verwirklichen."

Die Salzgewinnung am Kaspischen Meere.

An der Küste des Kaspischen Meeres, etwa 40 Werst von Krasnowodsk entfernt, befindet sich der Salzsee Kuli. Im Jahre 1899 wurde dieser See von der Krone auf zehn Jahre verpachtet und damit der Anfang zur Ausbeutung der ganz bedeutenden Salzreichtümer gemacht. Man erwartet im laufenden Jahr eine Ausbeute von etwa einer

Million Pud Salz aus diesem See. In letzter Zeit sind am Salzsee Kuli von der oben genannten Aktiengesellschaft Arbeiterkasernen und sonstige Wohnhäuser usw. errichtet worden. Die Pacht des Salzsees ist auf weitere 15 Jahre verlängert worden. Als Arbeiter verwendet die Gesellschaft Kirgisen, zum Teil auch Perser. Die Salzausbente der acht im Gouvernement Baku belegenen Salzdistrikte hat nach den „Bakuer Nachrichten" in der letzten Zeit schon eine Menge von 500000 Pud erreicht. Gegenwärtig verbreitet sich die Salzausfuhr von dem lokalen Markt bis nach Tiflis und nach den Gegenden an der Wladikaukas-Eisenbahn.

Indien und Australasien.

Javas Fischeinfuhr und Fischindustrie.

Nach einer Bekanntmachung des Betriebschefs der Westlinien der Java-Staatseisenbahnen soll bei einer jährlichen Versendung von 100 Wagenladungen gesalzener Fische zu je acht Tonnen von Batavia nach Tangerang und Rangkasbitoeng eine Rückvergütung von 10 % auf die gezahlte Fracht gewährt werden.

Diese Rückvergütung kommt den chinesischen Großhändlern zugute, die gesalzene und getrocknete Fische in großen Mengen von Siam einführen und in dem Binnenland absetzen. Diese Maßnahme kann nur auf eine Kräftigung der Fischeinfuhr hinauslaufen, da keine der in Batavia bestehenden Fischsalzereien bedeutend genug ist, um in einem Jahre 100 Wagenladungen von je acht Tonnen, die einen Wert von je 2500—5000 f., im ganzen also einen Wert von 250—500000 f., repräsentieren, zur Versendung zu bringen und sich dadurch die durch die Bekanntmachung gewährte Vergünstigung zunutze zu machen.

Über den Vorteil, der den chinesischen Großimporteuren von gesalzenem Fisch aus der Vergünstigung erwächst, wird folgende Berechnung angestellt.

Die Fracht von Batavia nach Tangerang für eine Wagenladung Fisch beträgt 14 f., auf 100 Wagenladungen würden daher 140 f. rückvergütet werden. Nach Rangkas bitoeng beträgt die Fracht 33,50 f. Auf 300 Wagenladungen — so viel wird man für einen Großimporteur im Jahre rechnen können — werden daher 1005 f. und danach auf 3200 Tonnen Fisch 1145 f. rückvergütet, die lediglich dem Importeur zugute kommen, da der Detailverkaufspreis natürlich derselbe bleibt.

Der Importeur ist dem einheimischen Fischindustriellen gegenüber schon an und für sich dadurch im Vorteil, daß er 14 % auf das Gewicht der Fische an Salz frei einführen darf, das ihm in Siam nur 0,50 f. per Pikul gekostet hat, während der einheimische Industrielle das Salz zum Einsalzen der Fische mit dem Regierungsmonopolpreis von 6,72 f. bezahlen muß. Die eingeführte Frachtvergütung verschlechtert also die Lage der einheimischen Fischindustrie gegenüber der Einfuhr. Die einheimische Fischerei ist bei dem geringen örtlichen Bedarf der Küstenplätze an frischer Ware darauf angewiesen, ihren Fang eingesalzen oder getrocknet in das Binnenland zu versenden, dabei stößt sie sich aber an die unter vorteilhafteren Bedingungen arbeitende Einfuhr.

Niederländischer Kolonialetat pro 1905.

Im Etat des Kolonialministeriums, in dem infolge Wegfallens außerordentlicher Kredite 3,3 Millionen weniger gefordert werden als im Vorjahre, figuriert zum erstenmal die Subvention für die Deutsch-Niederländische Kabelgesellschaft.

Ceylon, Ausfuhrverbot für Geweihe.

Laut Proklamation des Gouverneurs vom 31. August d. J. ist, mit Wirkung vom 1. September d. J. ab, die Ausfuhr von Geweihen des Axishirsches, sowie des Samburs zu Geschäfts- und Handelszwecken aus der Kolonie für einen Zeitraum von zwei Jahren verboten.

Ostasien.

Die japanische Reisernte 1904.

Die diesjährige Reisernte Japans wird voraussichtlich sehr gut ausfallen. Nach dem Ergebnis der amtlichen Schätzung vom 1. September d. J. erwartet man einen Ertrag von 50759464 Koku (à 180,39 l), während die Durchschnittsernte der letzten sieben Jahre 42297354 Koku betrug.

Die Ertragsmengen der japanischen Reisernte in den letzten fünf Jahren ergaben: 1900: 41466734 Koku, 1901: 46914434 Koku, 1902: 36932307 Koku, 1903: 46475038 Koku, 1904 (voraussichtlich): 50759464 Koku. Der Koku Reis wird durchschnittlich mit 11 Yen gehandelt, danach wäre dieses Jahr ein Mehrertrag in Höhe von fast 559 Millionen Yen zu erwarten.

Ausfuhr von Seidenwaren aus Japan.

Die Ausfuhr von Habutae, Kaiki und seidenen Taschentüchern aus Japan gestaltete sich in den Jahren 1890 bis 1903 folgendermaßen:

	Habutae	Kaiki Wert in Yen	Seidene Taschentücher
1890 . . .	818,537	—	2516946
1891 . . .	1,445,639	—	2811820
1892 . . .	4,030,476	—	3494417
1893 . . .	3,553,604	—	3899646
1894 . . .	7,254,478	—	3628129
1895 . . .	8,354,490	—	5339955
1896 . . .	7,052,217	233809	4617720
1897 . . .	9,530,676	186040	3390146
1898 . . .	12,055,505	573551	3555115
1899 . . .	15,799,014	1451952	3461572
1900 . . .	17,436,381	878313	4318553
1901 . . .	29,912,356	1315780	3951192
1902 . . .	24,685,408	2672887	3154237
1903 . . .	27,510,478	1000386	2938421.

Wie aus vorstehendem ersichtlich, ist der Export von Habutae bis zum Jahre 1901 ständig gewachsen, zeigte 1902 eine Abnahme und stieg 1903 wieder etwas in die Höhe. Im Jahre 1904 wird voraussichtlich die Ausfuhr eine weitere Zunahme aufweisen. im ersten Halbjahr 1904 bewertete sie sich auf 18144599 Yen gegen 12659144 Yen im ersten Halbjahr 1903.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, Januar. **No. 4.** **V. Jahrgang.**

Die Entwicklung der deutsch-asiatischen Schiffahrt.

Ludwig Grießbauer, Frankfurt a. M.

I.

Der europäisch-asiatische Seehandel feierte zu Beginn dieses Jahrhunderts sein 400 jähriges Jubiläum. Diese Tatsache gibt Veranlassung, einen kurzen Blick auf die Entwicklung dieses für Europa so überaus wichtigen Handelsweges zu werfen und dabei namentlich der Entwicklung der deutschen Schiffahrt nach Asien zu gedenken, die heute eine so gewaltige Ausdehnung gewonnen hat.

Das Verdienst, den Seeweg nach Ostindien entdeckt und dadurch für den europäischen Handel Länder unerschöpflichen Reichtums erschlossen zu haben, deren Erzeugnisse die ganze Kultur Europas auf Jahrhunderte hinaus beeinflußten, gebührt den Portugiesen.

Wenn auch schon im Altertum höchst anerkennenswerte Leistungen auf dem Gebiete der Schiffahrt zu verzeichnen waren, wenn z. B. die Phönizier nach einer Erzählung Herodots um das Jahr 600 v. Chr. Afrika umschifft haben sollen, und wenn auch die Griechen nach der Zeit Alexanders des Großen auf dem Seewege nach Indien gelangt sind, so hat es sich doch bei allen Völkern des Altertums lediglich um Küstenfahrten gehandelt. Mit dem Untergang der griechisch-römischen Kultur verlor der Handel mit Asien viel von seiner früheren Bedeutung und beschränkte sich in der Hauptsache auf den Landweg.

Zu Beginn des Mittelalters finden wir das politische Schwergewicht mehr nach dem Westen Europas verlegt. Es kommt die Zeit der deutschen Hansa, deren Blüte in das 13. und 14. Jahrhundert fällt. Ihre bedeutenden Faktoreien, der Stahlhof in London, der St. Petershof in Nowgorod, die Hansahäuser in dem flandrischen Brügge und in dem norwegischen Bergen pflegten hauptsächlich den Handel mit den nordischen Ländern, Frankreich, Spanien und Italien. Der asiatische Verkehr der Hansa hatte seine Zentrale in Nowgorod, wohin die Waren auf dem Karawanenwege gebracht wurden.

Die Expedition deutscher Kaufleute vom Hause Welser in Augsburg, die im Jahre 1505 von Lissabon nach dem portugiesischen Indien und zwar unter portugiesischem Schutz und in Gemeinschaft mit einer Reihe portugiesischer Schiffe unternommen wurde, kann nicht als ein rein deutsches Unternehmen bezeichnet werden und ist als Einzelerscheinung für die Gesamtbetrachtung ohne Bedeutung.

Das Verlangen, auf dem Seewege nach Ostindien zu gelangen, tritt uns schon im 13. Jahrhundert entgegen, aber der Mangel nautischer Kenntnisse ließ die Verwirklichung dieses Wunsches nicht zu. Erst die Einführung des Kompasses und der Seekarten machte es möglich, die hohe See zu befahren, und damit beginnt eine neue Epoche der Schiffahrt, die in den großen Entdeckungsfahrten des 15. und 16. Jahrhunderts ihren Höhepunkt findet. Und hierin haben, wie erwähnt, die Portugiesen unter ihrem tatkräftigen Infanten Heinrich dem Seefahrer Bedeutendes geleistet. Er war es, der den Grund zu dem ausgedehnten Seehandel und der großen Kolonialmacht Portugals gelegt hat.

Von zwei Seiten suchte man das ersehnte Ziel, den Seeweg nach Ostindien, zu erreichen.

Bartholomeus Diaz gelangte in den Jahren 1486—87, um Afrikas südliche Spitze herumsegelnd, bis zur heutigen Algoa-Bai, 450 km jenseits des Kaps der guten Hoffnung. Im gleichen Jahre erreichte, vom Roten Meere ausgehend, Cowilhan über Aden Kalikut an der Malabarküste. Und endlich gelang es Vasco de Gama nach Umseglung Afrikas am 20. Mai 1498, dasselbe Ziel zu erreichen und dadurch dem Handel Europas mit Asien eine glänzende Zukunft zu eröffnen. König Emanuel von Portugal sandte im Jahre 1500, in Erkenntnis der großen Bedeutung der neu entdeckten Länder für den portugiesischen Handel, Cabral mit einer großen Anzahl von Schiffen nach Ostindien, um dort Faktoreien anzulegen. Cabral wurde aber durch den Äquatorialstrom zuerst nach Brasilien verschlagen, welches Land er für seinen König in Besitz nahm. Erst nach verschiedenen Unfällen und dem Verlust einiger Schiffe erreichte er Kalikut. Seinem Auftrage nachkommend, legte er in Kalikut, das später der Zentralpunkt des indischen Gewürzhandels wurde, sowie in Kotschin und Kannanur Faktoreien an und schuf somit die Basis für den später so ausgedehnten Handel mit Indien. Ceylon wurde erobert, die Molukken besetzt und Handelsbeziehungen mit China und Japan angebahnt. Dieser chinesisch-japanische Handel wurde aber später ein rein portugiesisches Monopol. So kam es, daß Lissabon im 16. Jahrhundert, dank des in höchster Blüte stehenden Handels mit Asien, neben Amsterdam die größte und bedeutendste Handelsstadt der Welt wurde.

Auch Spanien, dessen Kolonialbesitz allerdings mehr auf der westlichen Hemisphäre lag, schaffte sich durch die Besetzung der Philippinen einen Stützpunkt für seinen asiatischen Handel.

Im 17. Jahrhundert beginnt die Macht der Portugiesen und Spanier allmählich abzunehmen. Der Wunsch dieser Nationen nach Gewinn und Reichtum artete nach und nach in Habsucht aus; sie haben es nicht verstanden, sich in den neuen Ländern Absatzgebiete für ihre industriellen Erzeug-

nisse zu schaffen, sondern sie haben diese Länder nach jeder Richtung hin ausgeraubt und ausgezogen. Es kam noch hinzu, daß ihren Handelsflotten keine entsprechend starken Kriegsflotten zur Seite standen und so war es möglich, daß allmählich das aufstrebende Volk der Holländer im 17. Jahrhundert immer mehr den Handel mit Asien an sich zog. Nach harten und wechselvollen Kämpfen entrissen sie den Portugiesen und Spaniern einen großen Teil ihres Kolonialbesitzes, und die Gründung der Ostindisch-Holländischen Handels- und Schiffahrtsgesellschaft, die im Jahre 1602 durch den Zusammenschluß mehrerer besonders für den Handel mit Ostindien früher errichteter Gesellschaften zustande gekommen war, brachte den holländisch-asiatischen Handel zu hoher Blüte. Aus den Besitzungen, die den Portugiesen in Asien abgenommen waren, wurde ein Reich geschaffen, das an den Küsten Malabar und Koromandel eine souveräne Macht ausübte. Die Holländer besaßen in dieser Zeit geradezu ein Monopol auf alle Erzeugnisse des Ostens, und es soll sich die holländische Einfuhr aus Ostindien an Spezereien und Produkten aller Art jährlich auf einen Betrag von über 16 Millionen Franks beziffert haben.

Aber auch der holländische Handel sollte sich nicht lange auf dieser Höhe halten. Die Gründe für den Rückgang des überseeischen Handels sind in der inneren Schwäche des Mutterlandes zu suchen. Seine Kraft wurde durch die Kosten für das große Heer aufgezehrt, welches das Land seiner Selbständigkeit halber erhalten mußte.

Sein umfangreicher Handel wurde allmählich von Frankreich und England aufgesogen, welche zu Ende des 17. und zu Anfang des 18. Jahrhunderts um die Vorherrschaft auf dem Gebiete des asiatischen Handels kämpften.

Frankreich hatte durch die Gründung der französisch-ostindischen Handelskompagnie im Jahre 1664 den Grund zu seinem so bedeutenden Kolonialbesitz in Hinterindien gelegt. Wenn es ihm trotz mancher Erfolge nicht gelang, seinem Handel die Bedeutung zu erringen, die ihm schon mit Rücksicht auf seine Machtstellung in der damaligen Zeit zukam, so liegt der Grund hierfür darin, daß einmal seine Kriegsflotte der aufstrebenden englischen Flotte auf die Dauer nicht gewachsen war, und daß ferner die Bestrebungen seiner tatkräftigen und tüchtigen Kaufleute im Auslande nicht die staatliche Unterstützung fanden, die diese vom Mutterlande eigentlich erwarten durften.

England hatte vor allen Nationen der damaligen Zeit einen großen Vorsprung, es konnte seine ganze Kraft auf den Ausbau seiner Flotte verwenden, da es dank seiner günstigen geographischen Lage nicht gezwungen war, sich auch zu Lande verteidigen zu müssen. England ließ nichts unversucht, den ihm für seine wirtschaftliche Entwicklung so unbequemen Zwischenhandel zu vernichten. Es kam seinem aufstrebenden Seehandel mit Schutzgesetzen zu Hilfe. Der Erlaß der Navigationsakte vom Jahre 1561 hat dem holländischen Zwischenhandel den Todesstoß versetzt. Dieses Gesetz bestimmte, daß alle aus Amerika, Asien und Afrika kommenden Waren entweder nur auf englischen Schiffen oder nur auf Schiffen des Ursprungslandes eingeführt werden durften. Es kam noch hinzu, daß England nach dem Utrechter Frieden vom Jahre 1713, also zu einer Zeit, wo die Festlandsstaaten durch den spanischen Erbfolgekrieg ihre Kräfte erschöpft hatten, die nötige Ruhe fand, seine Marine und seinen Seehandel mächtig auszugestalten. Der sichere Schutz, den England durch seine Kriegsschiffe seiner Handelsflotte gewähren konnte, brachte es allmählich dahin, daß der Frachtverkehr der anderen seefahrenden Mächte mehr und mehr auf die britischen Schiffe übergeleitet wurde. Die Entwicklung des englischen Handels zeigt deutlich, wie notwendig es ist, daß ein Land dem Ausbau seiner Handelsflotte und Kriegsflotte gleichmäßige Pflege angedeihen läßt, wenn es in seinen ausländischen Handelsbeziehungen Erfolge erzielen will.

Während noch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts England und Frankreich in den ostindischen Gewässern sich gleichberechtigt gegenüberstanden, und die gesamte Lage in Asien durch die beiden ostindischen Kompagnien beherrscht wurde, finden wir zu Ende des 18. Jahrhunderts Frankreichs Macht in diesen Gebieten im Abnehmen begriffen. Durch die kriegerischen Erfolge der Engländer geht eine französische Besitzung nach der anderen in ihre Hände über, und im Jahre 1761 war die Entscheidung gefallen, nach der Frankreich niemals mehr der gewaltigen Machtstellung Englands in Asien gleichkommen konnte.

Auch der Niedergang des französischen Handels mit Asien ist ein Beweis dafür, daß ein ausgedehnter Handel nur durch eine kräftige und leistungsfähige Kriegsflotte gestützt werden kann.

England war zu Ende des 18. Jahrhunderts zu einer Machtstellung zur See gelangt, die ihm von keiner Nation mehr streitig gemacht werden konnte und die heute noch, wenn auch nicht mehr in der ausgeprägten Weise wie damals, besteht. England hat es verstanden, sicht mit Hilfe seiner Handelspolitik, seiner jahrhundertelangen Handels- und Kolonialkriege, durch den unberechenbaren Schaden, den es während der napoleonischen Kriege den Handels- und Kriegsmarinen anderer Länder zufügte, und unterstützt durch den gegenseitigen Haß der Festlandsstaaten unter sich, zu der ersten Handelsmacht der Welt empor zu schwingen. Es hat sich ferner auf seinem Seewege nach dem fernen Osten eine Reihe von Stützpunkten geschaffen, so durch die Erwerbung St. Helenas, des Kaps der guten Hoffnung, Mauritius, Gibraltars, Maltas, durch die Besetzung Adens, Sokotras und namentlich Ägyptens.

Neben den vorgenannten Staaten, die sich an dem asiatischen Seehandel beteiligten, ist noch Dänemark zu nennen, das ebenfalls einer Handelsgesellschaft das Privilegium des indischen Handels verlieh, die sich gleich den beiden schwedischen Gesellschaften, die 1626 und 1731 gegründet wurden, hauptsächlich mit dem Teeimport befaßten. Auch der österreichischen privilegierten „Kaiserlichen Kompagnie" in Triest, die allerdings nur ein kurzes Dasein von 1781—85 fristete, muß hier gedacht werden.

Heute sind Spanien, Dänemark und Schweden, was die Besitzungen anlangt, vollständig aus Asien verdrängt. Abgesehen von Rußland, dessen Handelsverkehr hauptsächlich den Landweg benutzt, aber noch nicht im Verhältnis zu dem gewaltigen Länderbesitz von über 16½ Millionen Quadratkilometer steht, kommen Großbritannien mit 5,2 Millionen, die Niederlande mit 1½ Millionen, Frankreich mit 705 000, die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit 296 000 und Portugal mit rund 20 000 Quadratkilometer Besitz in Frage.

Ein englisches Urteil über die wirtschaftlichen Aussichten der Bagdad-Eisenbahn.

Von Hütteningenieur Bruno Simmersbach.

Im Anschluß an die Bahnlinie der Anatolischen Eisenbahngesellschaft soll bekanntlich über Konia hinaus nach dem Persischen Golf hin von der neugegründeten Bagdadbahngesellschaft die große Eisenbahnlinie gebaut werden, welche nach der bedeutendsten Stadt, die sie berührt, die Bagdadbahn genannt wird und inklusive der verschiedenen kleineren Abzweigungen rund 2500 km Längenausdehnung besitzen wird. Die Dauer dieser Eisenbahnkonzession ist auf 99 Jahre festgesetzt. Bezüglich der Hauptpunkte des Abkommens, welches zwischen der türkischen Regierung und der Gruppe deutscher Finanzleute abgeschlossen worden ist, deren Bemühungen vornehmlich die Erlangung der Bankonzession zu verdanken ist, bringt der Marché financier die folgenden Ausführungen. Die türkische Regierung garantiert der Gesellschaft zunächst eine jährliche Summe von 12000 Franks für den Kilometer und ferner eine Beitragssumme von 4500 Franks zu den Kosten der Aufschließungsarbeiten. Für den Dienst dieser Garantiesummen werden laut Übereinkommen zwischen der Regierung und den Konzessionsinhabern der Bagdadbahn die Einkünfte der Dette publique herangezogen und die Bauausführung soll nach Maßgabe der erfolgenden Zahlungen fortschreiten.

Die Hauptlinie der Bagdadbahn beginnt bei Konia, an dem jetzigen Endpunkt der Anatolischen Bahn, und übersteigt von hier aus, nach Beseitigung erheblicher technischer Schwierigkeiten, die Kette des Taurusgebirges, um sich dann in den fruchtbaren Tälern gegen Adana hinab fortzusetzen. Von dieser Stadt aus wendet sich die Bahn in einem Winkel nach Nordosten, wo sie wiederum in gebirgiges Terrain eindringt und dann nach Tell-Habesch hinabfällt. Etwa 20 km südlich von Biredjik überschreitet sie den Euphrat und erreicht Mossul. Von Mossul, — der Stadt der Musselinegewebe — aus folgt die Bahn dem rechten Ufer des Tigris bis nach Bagdad, wo sie den Tigris überschreitet, und über Zubeir ihrem Endpunkte Bassorah am rechten Ufer des Schatt-el-Arab — der Vereinigung von Euphrat und Tigris — nahe dem Persischen Golf gelegen, zueilt.

Von Zubeir aus soll eine Zweiglinie direkt zum Persischen Golf hin geführt werden, zu einem Punkte hin, dessen Festsetzung noch nicht genau bestimmt ist, der aber nicht unbedingterweise Koweit sein muß, ein Ort, von dem, bei Gelegenheit einer beabsichtigten Besitzergreifung durch England, in den letzten Zeiten häufiger gesprochen wurde. Der Bau weiterer Nebenlinien, die sich von der Hauptstrecke abzweigen sollen, ist ebenfalls mit in die Konzessionserteilung aufgenommen; so z. B. soll von Tell-Habesch aus eine Verbindungsbahn von etwa 60 km Gleislänge nach Aleppo gebaut werden, eine andere Linie soll nach der persischen Grenze auf Hanekin zu führen. Die Stadt Adana, welche die Hauptlinie nach ihrem Abstieg vom Taurusgebirge berührt, ist durch eine 60 km lange Eisenbahn bereits mit dem Mittelmeere verbunden. Diese Zweigbahn wurde von französischen Kapitalisten gebaut und endigt in dem kleinen Hafen von Mersina. Letztere Stadt kann daher als ein weiterer Ausgangspunkt der Bagdadbahn zum Mittelmeere hin betrachtet werden.

Ferner hat man bereits den Bau einer Bahnlinie Damaskus-Hamah in Angriff genommen, wozu die erforderlichen Kapitalien durch Ausgabe vierprozentiger Vorzugsobligationen beschafft wurden. Es unterliegt auch hier wohl keinem Zweifel, daß diese Nebenbahn bis nach Aleppo verlängert werden wird, wodurch der Hafen von Beirut also ebenfalls einen Ausgangspunkt der Bagdadbahn zum Meere hin darstellen wird.

Schließlich muß noch die Eisenbahnlinie von Smyrna nach Cassaba nebst ihren Fortsetzungen, die bei Kara-Hissar mit der Anatolischen Eisenbahnlinie zusammentreffen, Erwähnung finden. Von Kara-Hissar aus ist der Hafen von Smyrna weit schneller zu erreichen, als es der offizielle Endpunkt der Anatolischen Eisenbahn gegenüber Konstantinopel — Haidar Pascha — ist. Es würde demnach für die Smyrna-Cassaba-Eisenbahngesellschaft ein leichtes sein, durch entsprechende Herabsetzung der Frachtentarife, den Verkehr von der Hauptlinie an sich zu ziehen und somit in Wirklichkeit die Stadt Smyrna am Ägäischen Meere zu dem begünstigten Endpunkte der Bagdadbahn zu machen. Aus diesem Grunde hat zwischen den beiden französischen und deutschen Gesellschaften der Smyrna-Cassaba und der Anatolischen Eisenbahn bereits eine Verständigung stattgefunden, welche zu einer Festsetzung der Tarifsätze geführt hat und ferner dazu, daß von jeder der beiden Gesellschaften zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der anderen Gesellschaft eingetreten sind. Diese Interessengemeinschaft deutscher und französischer Kapitalisten, welche sich übrigens nicht nur bei der Linie Smyrna-Cassaba entwickelt hat, sondern auch bei den Gesellschaften Beirut-Damaskus sowie Adana-Mersina einerseits und der Bagdadbahngesellschaft anderseits, führte weiterhin noch zu verschiedenen Übereinkommen. Sie war bestimmend auf das Abkommen zwischen der Deutschen Bank und der Ottoman-Bank — welch letztere die Interessen einer Gruppe französischer Finanziers vertrat — wonach das Kapital für den Bau der Eisenbahnlinie Konia-Bagdad zu 40 % von der Gruppe deutscher Kapitalisten, 40 % von der französischen Gruppe und 20 % von Belgien und der Schweiz aufgebracht werden sollten. Die Kosten des Bahnbaues werden auf 200 Millionen Mark veranschlagt.

Vor einiger Zeit hat nun der englische Generalkonsul zu Konstantinopel M. Waugh einen Bericht über die Bagdadbahn und ihren wirtschaftlichen Wert verfaßt, der insofern Interesse verdient, als er die Ansichten eines Außenstehenden widerspiegelt, der natürlich alle Schwächen und kleinen Unebenheiten des Projekts rücksichtslos aufdeckt und kritisiert. Nach eingehender Untersuchung der Aussichten des zukünftigen Eisenbahnbetriebes kommt Waugh zu folgenden Schlußfolgerungen:

Wenn sich das Gebiet entlang der Eisenbahn nach deren Betriebseröffnung nicht bald in erheblichem Maße entwickelt, dann hat die türkische Regierung eine jährliche Summe von rund 1 Million englischen Pfund für den Besitz einer rein strategischen Bahn zu zahlen, die noch dazu unter der Kontrolle Deutschlands steht. Die finanziellen Arrangements, welche seitens der Regierung bezüglich der Eisenbahn mit den Konzessionsinhabern getroffen sind, lauten für die bereits in Angriff genommene erste Teilstrecke von Konia nach Eregli, ungefähr 125 Meilen: Die Gesellschaft

erhält von der türkischen Regierung eine Garantiebausumme von 2160000 Pfund Sterling in vierprozentigen Obligationen, die innerhalb der Konzessionsdauer von 98 Jahren amortisiert werden sollen. Wenn die jährlichen Roheinnahmen die Höhe von 288 Pfund Sterling pro Meile überschreiten, so fällt bis zum Betrage von 640 Pfund Sterling pro Meile dieser Überschuß an die türkische Regierung. Die weiter über diese Höhe hinaus sich ergebende Roheinnahme wird zwischen der türkischen Regierung und der Eisenbahngesellschaft im Verhältnis von 60 % und 40 % geteilt. Der Zinsendienst der erforderlichen Anleihe verlangt eine Summe von 704 Pfund Sterling pro Meile, und wenn die Eisenbahneinnahmen diesen Betrag nicht erreichen, so wird das Minus durch eine garantierte Summe von 106000 Pfund Sterling ausgeglichen, die durch bestimmte Zolleinkünfte sichergestellt worden ist. Die Einkünfte dieser Teilstrecke Konia-Eregli sind nun nach den Untersuchungen des Engländers Waugh zufriedenstellende, und wenn nicht der Bau der Linie auf außergewöhnliche Schwierigkeiten stößt, so liegt keine Veranlassung vor, sich über die Rentabilität dieser Strecke irgend welchen Zweifeln hinzugeben, sie wird für die Gesellschaft stets gewinnbringend sein.

Es kommen demnach nur die übrig bleibenden 1375 Meilen der projektierten Linie in Betracht, welche eventuell dem türkischen Schatzamte in unangenehmer Weise sich fühlbar machen könnten. Nach dem Verlassen der Stadt Eregli muß die Bahnlinie den Taurus überschreiten, — eine Arbeit, deren technische Schwierigkeiten auch Waugh erwähnt, — um dann in eine Gegend hinabzusteigen, welche nur sehr schwach bevölkert ist und zudem auch in Zukunft nur sehr wenig Anziehung bietet. Hier werden, nach Waughs Untersuchungen, die Einnahmen der Eisenbahn auf Jahre hinaus die Kosten nicht decken. Nun ist die türkische Regierung schon in Schwierigkeiten wegen der Zahlung rückständiger Gehälter an ihre Beamten und Soldaten, hierzu treten noch die recht zahlreichen Ausgaben, welche ihr in Mazedonien jährlich erwachsen, wo soll also die Türkei das Geld für die Bagdadbahn hernehmen? Waugh glaubt, daß die türkische Regierung in Anbetracht der ihr zustehenden 75 % des Einnahmenüberschusses bei der Verwaltung der Dette publique um noch weit höhere Vorschüsse einkommen wird, als dies bisher schon der Fall war, obwohl noch geraume Zeit vergehen wird, ehe eine erhebliche Besserung der Einnahmen sich herausstellen wird. Ferner rechnet man türkischerseits mit der Möglichkeit eines günstigen Abschlusses neuer Handelsverträge, welche trotz einer Zollreduktion dennoch die Einkünfte zu steigern vermöchten. Diese Hoffnung ist auch ziemlich nebelhaft. Sollte sie sich jedoch in Zukunft bewahrheiten, so ist es ebenso möglich, daß die bisherige Verteilung der Summen, welche der Bau der Bagdadbahn einbringt, geändert werde, und die Klagen derer, welche an der Zahlungsfähigkeit des türkischen Kaiserreiches interessiert sind, würden dann beginnen. Betrachtet man die Aussichten, welche den Inhabern von Eisenbahnobligationen der Bagdadbahn erwachsen können, so kommt Konsul Waugh zu dem Ergebnis, daß, wenn nicht die türkische Regierung wirtschaftlicher arbeitet oder sich neue Einnahmequellen zu erschließen weiß, es schwierig ist, heute zu konstatieren, in welcher Weise sie imstande sein wird, die Bagdadbahnanleihe zu garantieren. Dabei handelt es sich um eine Anleihe, welche 600000 Pfund Sterling Aktien und 24 Millionen Pfund Sterling Obligationen umfaßt. Die Rentabilität der großen Bahnlinie ist vorläufig noch äußerst unsicher und jedenfalls erst in weiter hinausliegenden Jahren zu erwarten. Fast die Hälfte der Eisenbahnstrecke führt durch ödes, dünn bevölkertes Gebiet, welches nur in ganz geringem Maße bebaut wird und dabei in einer solchen Entfernung vom Meere abliegt, daß eine rentable Versendung der betreffenden Landesprodukte ausgeschlossen erscheinen muß, wenn man die weiten Transportentfernungen bedenkt. Selbst die deutsche technische Kommission, welche die Vermessung der Linie ausgeführt hatte, schätzte die möglichen Roheinnahmen der ganzen Linie auf nicht höher als 222 Pfund Sterling pro Meile, also wenigstens um 66 Pfund Sterling pro Meile niedriger als die Summe, welche vertragsmäßig vorgesehen wurde. Allerdings muß hervorgehoben werden, daß in der deutschen Berechnung der Transitverkehr keinerlei Berücksichtigung erfahren hat. Man kann sich in gewissem Maße der Ansicht hingeben, daß auf der Bagdadbahn ein bescheidener Gütertransitverkehr nach den Ländern Indiens und Ostasiens wird entwickeln können. Doch muß man hiergegen folgende Bedenken des englischen Konsuls gelten lassen. Eisenbahntransporte sind notgedrungenermaßen stets teurer — selbst auf subventionierten Linien — als der Wasserweg, besonders aber dann, wenn noch Umladungen vorgenommen werden müssen. Wenn der Seeverkehr sich lebhafter gestaltet, so kann die Bagdadbahn nur auf einen ganz geringen Güterverkehr im Transit rechnen, und in bezug auf den lokalen Verkehr stehen die Aussichten nicht viel besser. Einer Bevölkerung und Kultivierung der mesopotamischen Sawâdgebiete durch ausländische Kolonisten steht die türkische Regierung in höchstem Grade unsympathisch gegenüber und selbst, wenn es der deutschen Diplomatie gelingen sollte, diese Bedenken der türkischen Pforte zu zerstreuen, so bietet immerhin das Land viel zu wenig Anreiz, um überhaupt die erforderliche Zahl von Kolonisten anzulocken. Die deutsche technische Kommission hat über die Möglichkeit einer Kolonisierung und die eventuellen Aussichten des Ackerbaues in jenen Gegenden nur allgemeine Andeutungen in ihrem Berichte gegeben, jedenfalls aber erwähnt, daß die Arbeit von Generationen dazu gehören würde, um wieder gut zu machen, was hier durch Jahrhunderte der Nachlässigkeit gesündigt worden ist.

Das Chinesentum und seine Beziehungen zu der europäischen Kultur.

von Stabsarzt Dr. Krause.

III. (Schluß).

Wir sehen in den Chinesen im allgemeinen große Egoisten, deren altruistische Gefühle sich im wesentlichen auf den Kreis der Familie beschränken, und bringen diesen Glauben mit dem erzieherischen Einfluß des Konfucianismus, dessen sittliche Hauptforderung die kindliche Pietät ist, in Verbindung. Aber die Ausdehnung dieses konfucianischen patriarchalischen Prinzips von der Familie auf den Staat, die sittlichen Pflichten des Gehorsams, der Ehrerbie-

tung und Treue gegen den Kaiser und die Regierung, des Gehorsams gegen die Gesetze, der Humanität im Verkehr mit den Mitmenschen, welche Konfucius fordert, die gegenseitige Verantwortung, welche alle Angehörigen der Gesellschaft in einem uns kaum verständlichen Maße aneinander knüpft, haben durch Jahrhunderte lange Erziehung in dem Chinesen das Bewußtsein befestigt, daß er ein Glied eines großen Organismus ist, daß es eine sittliche Ordnung für ihn gibt, die ihn bindet und sein eigenes Wünschen und Begehren einschränkt.

Wie für die Handlungen jedes einzelnen im Volke moralische Pflichten maßgebend sein sollen, so auch für den Kaiser dem Volke, der Regierung anderen Nationen gegenüber. Der konfucianische Grundsatz, daß man jemandem das nicht tun solle, was man nicht wünscht, das er einem selbst täte, wurzelt tief im Volke. Gewiß stoßen wir beim Vergleich der Theorie mit der Praxis auf genug Widersprüche, aber treffen wir bei uns nicht die ganz gleichen Erscheinungen? So wenig wir wegen der mangelhaften Anwendung unserer Moralbegriffe die ganze sittlich-religiöse Grundlage derselben wegleugnen können, so wenig können wir uns über die ethische Grundlage der Organisation der ganzen chinesischen Gesellschaft und des Staates täuschen, und werden als Kardinalfehler des chinesischen Moralsystems höchstens eine übertriebene Konzentration der Ethik auf die eigene Familie und das Haften an äußeren Formen tadeln können. Eigenschaften, welche die nationale konfucianische Erziehung in den Chinesen zur Ausbildung gebracht hat, sind ein ungemein entwickeltes Gerechtigkeitsgefühl, Verehrung des Rechts, eine hohe Achtung vor dem Gesetz, Ehrfurcht vor den Satzungen und Einrichtungen der Vorfahren, Friedfertigkeit und Scheu vor gewaltsamem Tun, ausgebildeter Gemeinsinn, Stammes- und nationales Gefühl, und diese Eigenschaften sind in einer wunderbaren Gleichförmigkeit bei ihnen vorhanden. Das Fehlen der Innigkeit im ganzen Gefühlsleben, der Mangel an Aufrichtigkeit und an warmherziger Menschenliebe bei den Chinesen haben uns nur zu sehr dazu geführt, die Chinesen für absolut nüchterne und kalte Verstandsmenschen zu halten, die sie nicht sind. Berücksichtigen wir noch, daß durch die viele Jahrhunderte lange Isolierung Chinas das Gefühl der Überhebung, ein ungeheurer nationaler Stolz gezüchtet wurde, der sich fest im Volke eingelebt hat, so werden wir ungefähr den Gemütszustand des chinesischen Volkes, in dem es sich befand, als seine Geschicke es mit denen der europäischen Kulturwelt zusammenführten, begreifen können.

Den ersten Europäern, welche nach China kamen, um Handel zu treiben, begegnete man wohl mit Geringschätzung, aber nicht direkt feindselig, man duldete sie. Als sie sich aber festzusetzen begannen, als in Hongkong unter britischer Flagge der Schmuggel von Opium begann, dessen Gebrauch mit dem Tode bestraft wurde, gingen die Chinesen zu aktiver Abwehr über. Sie wurden überwunden und mußten die Opiumeinfuhr legalisieren. So begannen die Konflikte mit dem Gefühle der Chinesen, daß man ihnen ein schreiendes Unrecht durch Aufoktroyierung dieser Droge, die als Fluch ihres Volkes galt, aus geschäftlichen Rücksichten zufügte. Diesem ersten Konflikt folgten eine Reihe anderer, alle Versuche der Chinesen, sich der Fremden zu entledigen, führten zu neuen Niederlagen; neue Handelskonzessionen, Niederlassungen der Fremden, Abtretung von Gebietsteilen wurden erzwungen. Die Chinesen haben nie eine andere als eine friedliche Ausbreitung ihrer Kultur außerhalb ihrer Grenzen gesucht, das Recht geht bei ihnen vor Macht, die Gewalt erscheint ihnen unzivilisiert, roh. Daher auch ihre Verachtung des Kriegerstandes. Aus der Nichtachtung und Geringschätzung der Fremden wurde Verachtung, Haß. Die Europäer erschienen den Chinesen als Barbaren, die die Rechte anderer Völker mit Füßen treten. Die Machtmittel der Ausländer imponierten ihnen nicht, sie beugten sich wohl vor der Stärke derselben, aber sie erschienen ihnen verwerflich, und die Kultur, die sich solcher Mittel zu ihrer Verbreitung bedient, erschien ihnen niedrig und roh. Diese Kultur stieß sie ab, welche nicht eine Heiligkeit der Familienbande kennt, wie die chinesische, welcher der Begriff der Verantwortlichkeit der Mitglieder der Gesellschaft fremd ist, welche keine Achtung vor der Vergangenheit hat, welche nach chinesischer Ansicht keine Autorität, keine sittliche Ordnung kennt, indem der einzelne nicht den Interessen der Gesamtheit zu dienen scheint, sondern frei seinen wirtschaftlichen Interessen nachgehen darf. Gesetze, auf welchen sich ihre Rechtsanschauungen aufbauen, die ihr ganzes staatliches und soziales Leben durchdrungen haben, achteten die Fremden nicht, und dies legten sie ihnen so aus, als ob sie sich überhaupt von der Verpflichtung frei fühlten, Gesetze zu halten. Es ist hauptsächlich die Klausel der Extraterritorialität, die man den Chinesen aufzwang und die in allen Verträgen wiederkehrt, die als erniedrigend, als eine nationale Schmach, als ein Affront empfunden wird. Die Abreißung von Territorien fühlen sie als Brandmal auf sich haften. Da, wo sie Demütigung vor ihrer geistigen und sittlichen Größe erwartet hatten, fanden sie nicht einmal Würdigung ihrer Kultur. Die Europäer, welche ihre Sitten und Gewohnheiten lächerlich fanden, ihre Justiz barbarisch, ihren Ahnenkultus bespöttelten, verletzten das Selbstgefühl der einzelnen wie der ganzen Nation. Schlechte europäische Elemente wurden als Typus angesehen, und das Europäertum im allgemeinen danach beurteilt. In allen Handels- und industriellen Unternehmungen, die sie widerstrebend konzedieren mußten, wurde nur die Tendenz der Fremden gesehen, Geld aus ihrem Lande zu ziehen, und die Berechtigung des rücksichtslosen Vorgehens der Europäer mit ihrer Kulturmission erschien ihnen als Heuchelei. Sie stellten sich auf den Standpunkt, daß sie von anderen Nationen nichts verlangen, daß sie nur Herren im eigenen Lande sein wollen, daß sie den Anspruch haben, ihre Gesetze in China beachtet zu sehen, daß sie das Recht haben, ihre Staatsordnung und ihre soziale Organisation zu verteidigen gegen störende Elemente, die gefährliche Ideen unter das Volk bringen, die es unzufrieden machen und aufwiegeln können.

Zu allen diesen Ursachen des Fremdenhasses kommt der religiöse Gegensatz. Die Chinesen sind tolerant in religiöser Beziehung, im wesentlichen wohl aus Indifferenz. Das Göttliche ist ihnen weder das höchste sittliche Ideal, noch ist der Drang nach Lösung der Rätsel unseres Daseins, wie dies übrigens nicht nur in ihrer Religion, sondern auch in ihrer Wissenschaft zum Ausdruck gelangt, bei ihnen besonders wahrnehmbar. Gefühle wie Intelligenz schreiten im wesentlichen nicht über die Dinge dieser Welt, über das praktische Leben hinaus. Der Nützlichkeitsstandpunkt beherrscht vor allem die Beziehungen zu ihren Göttern. Welche sind nun diese Götter? Drei Religionen sind es, welche in China verbreitet sind, die Urreligion, der Buddhismus und Taoismus. Von ihnen ist der Buddhismus ein nicht nationalem

Geiste entsprungener fremder Import, der zwar national chinesisch ausgestaltet wurde, dessen Götter aber als übersinnliche, unheimliche Mächte gedacht werden, deren Gunst zu gewinnen, deren Feindschaft fernzuhalten man durch Opfer bestrebt ist, mit denen man gleichsam paktiert, ja, die man zu bestrafen wagt, wenn sie sich ohnmächtig erweisen. Der Gebildete will vom Buddhismus, der die Religion des niederen Volkes ist, nichts wissen. Der Taoismus ist nichts mehr als ein System öden Aber- und Zauberglaubens. Nur die Urreligion, die Staatsreligion, ist aus der chinesischen Volksseele heraus entstanden und mit ihr verwachsen durch Jahrtausende, und der Hauptbestandteil derselben ist die von Konfucius sanktionierte Ahnenverehrung. In ihr konzentriert sich das, was von religiösem Gefühl überhaupt bei den Chinesen vorhanden ist. Sie durchsetzt mit ihrem Kultus das tägliche Leben des Gebildeten wie des Ungebildeten, des Kaisers wie des Kulis. Wir vermissen zwar auch in den Beziehungen der Chinesen zu ihren toten Ahnen Andacht, Frömmigkeit, heilige Scheu, kurz, alle Qualitäten, die nach unseren Begriffen der religiösen Seite des Gefühlslebens angehören, und die Auffassung von dem Wesen der Ahnengeister reicht nicht weit über die von Menschen hinaus. Und doch beherrschen und regieren in Wahrheit die Toten China, ihre Toten leben mit und unter den Chinesen. Darin liegt die tiefe Bedeutung der Ahnenverehrung für das Kulturleben Chinas, daß sie das Band ist, das die Chinesen mit ihren Vorfahren und ihrer Tradition verknüpft, denn sie ist unlöslich verschmolzen mit dem Höchsten, was der Chinese an sittlichem Gehalt besitzt, mit der kindlichen Pietät, ja sie ist geradezu ein integrierender Bestandteil des Wesens derselben.

Man vergegenwärtige sich nun, daß auf der kindlichen Pietät die gesamte von Konfucius festgelegte staatliche und soziale Ordnung beruht, daß sie die feste Säule des Staatsprinzips ist, die tiefste Ursache der Beständigkeit und Widerstandskraft des Reiches und der Nation. Man wird nun verstehen, warum die Chinesen, die den Buddhismus, den Mohammedismus, das Judentum innerhalb ihres Staates duldeten, die dem Christentum, das ihnen Nestorianer und Jesuiten brachten, so lange es nicht an ihrem Ahnenkultus rührte, sogar freundlich gegenüberstanden, zu so erbitterten Feinden desselben Christentums geworden sind, welches ihren Ahnenkultus bekämpft. Der Christ werdende Chinese wechselt in den Augen seiner Landsleute nicht nur seine Religion, sondern er fällt ab von der Moral, von seiner Nation, seinem Staat, seinem Kaiser, er verrät die nationale Sache. Der Haß gegen die Fremden gilt im höchsten Maße dem Missionar, welcher einen den Chinesen sittenverderbend und staatsgefährlich erscheinenden Glauben predigt. Sie erblicken in ihm nicht den aufopfernden, von der Heiligkeit seiner Sache durchdrungenen Glaubensboten, sondern den politischen Sendling, dessen Arbeit dazu dient, China moralisch und politisch zu schwächen, und dessen Wirksamkeit die verabscheute Gewalt, das Mittel, mit dem die Fremden China unterdrücken und für ihre Zwecke ausbeuten wollen, unterstützt. Wenn der Chinese den fremden Kaufmann mit unfreundlichen Augen betrachtet und ihn im Grunde verachtet, der Missionar erscheint ihm als größter Feind, er mag Gutes tun, soviel er will durch Ausübung christlicher Barmherzigkeit, durch Pflege der Kranken, Fürsorge für die Waisen, Verbreitung von Gesittung durch Erziehung und Schulunterricht. Sein Haß macht den Chinesen gegen alle diese Guttaten blind. Es mag uns ja, oberflächlich betrachtet, ungeheuerlich erscheinen, daß nicht nur das abergläubische, unwissende, rohe Volk die Fremden und Missionare bekämpft, daß es gerade die sogenannten Gebildeten, besonders die Beamten tun, und wir pflegen wohl die egoistische Absicht darin zu sehen, ein System aufrecht zu erhalten, welches die bequeme Ausbeutung der Unwissenheit der Menge garantiert, aber wir müssen bedenken, wie ich schon früher ausführte, daß gerade die Gelehrten, aus denen die Beamten hervorgehen, von den Prinzipien des Konfucianismus am tiefsten durchdrungen sind und daß sie die Wohlfahrt ihres Reiches durch Bekämpfung fremden Geistes am besten zu fördern glauben. Es ist eine patriotische Sache, der sie zu dienen glauben.

Lassen wir uns nicht von dem Wahne einnehmen, daß die Chinesen keinen Patriotismus besäßen! Zwar nicht wohl einen Patriotismus in unserem Sinne, eine heilige, begeisterte, ideale Liebe zum Vaterlande, der der einzelne seine Existenz zu opfern jederzeit bereit ist. Der Egoismus spielt im Gemütsleben der Chinesen eine größere Rolle als bei uns, und diese Tatsache und die chinesische Passivität erklären das Verhalten der Bevölkerung seit dem Beginn der Konflikte mit den auswärtigen Mächten, die die Masse des Volkes nicht in Bewegung zu setzen vermochten. Aber es besteht ein angeborenes Rassegefühl, das durch die konfucianische Erziehung zu einem starken nationalen Gefühl entwickelt wurde. Nur zurücktretend gegen die egoistischen Triebe des einzelnen hat es immer im Volke gelebt und wurde mit der den Chinesen eigenen Zähigkeit festgehalten. Die schweren Schläge und Stöße, die China von außen her empfing, die zunehmende Invasion der Europäer, die sich mehr und mehr im sozialen und wirtschaftlichen Leben des einzelnen fühlbar machte, haben das Bewußtsein im Volke zu größerer Kraft gelangen lassen, daß es große, gemeinsame Güter zu verteidigen gibt. Die geringe Erregbarkeit des nationalen Temperaments hat uns den wahren Charakter dieses patriotischen Gefühls verhüllt, und so standen wir überrascht vor der elementaren Entladung desselben, dem Boxeraufstand, welcher die chinesische Regierung, da er eine nationale Erhebung darstellte, zum feindlichen Handeln gegen die Europäer mit fortreißen mußte, und der ein warnendes Zeichen für die Zukunft bildet. Der Aufstand ist niedergeschlagen, aber die Ideen, die ihn entzündet haben, leben fort. Unter der Asche des Brandes glimmt die Glut fort, die nur erneuten Aufrührens und neuen Materials bedarf, um wieder in Flammen emporzuschlagen. Die Aussichten für die Zukunft sind unberechenbar. Niemand vermag den Gang der Ereignisse vorauszubestimmen, die geistigen Vorgänge im chinesischen Volke, ihre treibenden Kräfte, die Macht der Strömungen und der Widerstände zu bemessen, niemand vorauszusehen, von welchen Motiven das Handeln der einzelnen europäischen Mächte getragen sein und wie es sich gestalten wird

Daß China die Grundlagen seiner Moral, seines sozialen, religiösen und staatlichen Lebens, daß es die Grundsätze des Konfucianismus preisgeben wird, der nicht ein dogmatisches, moralphilosophisches System eines einzelnen Mannes, sondern eine aus der Geistesart und dem Charakter des Volkes geborene Schöpfung ist, ist nicht zu erwarten, das chinesische Volk müßte sonst sein innerstes Wesen verleugnen. Es wird nicht möglich sein, den Chinesen eine andere Auffassung von den Beziehungen des einzelnen Menschen zur

Familie, zu seinen Mitmenschen, dem Staate und seinen Regenten einzuflößen, sie der Verehrung der Vorfahren und der von diesen überkommenen geistigen Güter abwendig zu machen. Der Weg der Gewalt wird am wenigsten dazu geeignet sein, er wird nur dazu dienen, den erweckten Patriotismus zu nähren und ihn zu neuen Taten zu entfachen. Aber es scheint mir, daß es eine freiere, weniger orthodoxe Auffassung des Konfucianismus gibt als die, welcher bisher die Herrschaft gehört hat, und daß eine solche keine gesunden Reformen und kulturellen Fortschritte ausschließt.

Der Konfucianismus ehrt das Wissen außerordentlich hoch, er sieht in dem Streben nach Bildung eine hohe sittliche Aufgabe. Er verbietet nicht die Erweiterung und Vertiefung der Gedankenkreise durch Lernen vom Auslande. Durch die Kenntnis unserer Wissenschaften und ihre praktische Anwendung können am besten törichte vorgefaßte Meinungen und Vorurteile beseitigt und unsinnige, abergläubische Ideen bekämpft werden. Verbreitung von Aufklärung und Bildung in allen Volkskreisen, Reformierung des Unterrichtswesens, Verbesserung der Verwaltung und Rechtspflege, Hebung des Verkehrswesens, Anwendung neuer technischer Mittel im Handwerk und der Industrie mit Hilfe ausländischen Wissens, sind Ziele, die China sich stecken muß. Daß derartige Reformen unter Erhaltung der Grundlagen der chinesischen Kultur möglich wären und nicht gegen die Grundsätze des Konfucianismus verstoßen würden, für diese Ansicht weiß ich keinen besseren Zeugen anzurufen, als den von tiefem Patriotismus erfüllten, vollkommen auf dem Boden nationalen Denkens stehenden Vizekönig Chang-Chi-Tung, den hochintelligenten Vorkämpfer reformerischer Ideen.

Auf einem solchen Wege maßvollen Fortschritts China zu unterstützen, wäre eine hohe Aufgabe für die Kulturvölker Europas. Ihre Lösung ist aber nur möglich, wenn die Europäer Verständnis für chinesisches Denken und Fühlen zeigen, vorurteilslos und gerecht die ganze Nation, wie den einzelnen behandeln. Wohlwollen und Sympathie statt Nichtachtung und Überhebung beweisen, wenn sie ihre Bestrebungen im wesentlichen darauf richten, nicht China auszunutzen und zu bedrängen, sondern die Erzeugnisse ihrer Länder in Austausch mit denen der Chinesen zu bringen zum wirtschaftlichen Vorteil für beide Teile und Leben und Eigentum derjenigen Angehörigen ihrer Nation zu sichern, die diesen Wechselverkehr zu vermitteln und weiter zu entwickeln berufen sind. Vielleicht werden dann die Ursachen so vieler Mißverständnisse beseitigt werden, Groll und Haß der Chinesen schwinden, und wird für eine gerechtere, würdigere Auffassung europäischen Geisteslebens und europäischer Zivilisation der Weg gebahnt werden. Dann würden auch die Träger der chinesischen Reformideen, welche Verbesserungen im Sinne moderner europäischer Kultur unter Wahrung der nationalen Eigenart wollen, nicht mehr den Widerstand finden, der ihnen noch vor allem durch im Gefühlsleben des Volkes wurzelnde Anschauungen begegnet, und würden die geistigen Kräfte des Volkes frei gemacht werden für eine Entwicklung, die nicht nur China zum Segen, sondern auch den europäischen Nationen, nicht zum wenigsten uns, die so viele wirtschaftliche Interessen an China knüpfen, zum Vorteil gereichen würde.

Asien im Monat Dezember.

Es scheint, daß, je länger der Krieg in Ostasien dauert, der deutsche Handel und die deutschen Interessen in China sich mehr und mehr mit der Lage abfinden. Wenigstens hört man seit geraumer Zeit nichts davon, daß deutsche Dampfer aufgebracht, deutsche Transporte angehalten oder deutsche Geschäfte in irgend einer Weise gestört worden wären. In Schantung entwickeln sich unsere Unternehmungen augenscheinlich langsam, aber erfolgreich weiter. Nicht gerade mit Mißfallen wird man es bemerkt haben, daß Herr Tangshaoyi aus dem Bereiche der deutschen Interessengebiete abberufen und als Spezialgesandter Chinas nach Tibet entsandt worden ist. Tangshaoyi nämlich, ein eifriger Freund der Amerikaner, aber augenscheinlich kein Freund der Deutschen, war es, der die Verhandlungen der deutschen Schantung-Gesellschaft mit der chinesischen Regierung bezüglich des Bahnbaues Tientsin-Tschankiang von Monat zu Monat hinausgeschoben und ihren Abschluß verhindert hat. Möglich, daß wir nach seiner Abberufung an dieser Stelle besser vorwärtskommen. Direkten Anteil an internationalen Verhandlungen in China nehmen unsere Vertreter augenblicklich nur bezüglich der Wirrungen, welche die Schaffung des neuen chinesischen Markenschutzgesetzes mit sich gebracht hat. Mit anderen Botschaftern hat, wie schon erwähnt, auch der unsrige Protest dagegen erhoben, daß dieses Gesetz in dem schon besprochenen Entwurfe in Kraft tritt. Alles, was bisher erreicht werden konnte, war ein Aufschub von 6 Monaten, und zwar nicht für die Wirkung des Gesetzes, sondern für die Eintragung von Marken selbst. Bekanntlich steht der chinesische Handelsminister vollständig unter japanischem Einfluß. Diesem Einfluß ist es gelungen, die Inkraftsetzung des Gesetzes am 23. Oktober 1904 durchzusetzen. Ratlos stand danach jedermann dem schon letzthin geschilderten Zustande gegenüber; sowohl das Seezollamt als die Konsuln wußten sich nicht zu helfen, und man einigte sich schließlich auf die jetzt durchgedrückte Forderung eines Aufschubs von 6 Monaten. Alle Mächte waren hierbei einig; nur die Amerikaner und die Japaner dissentierten; Amerika zeigte sich aber bereit, der Majorität zu folgen; dagegen beharrten die Japaner mit großer Bestimmtheit und Dreistigkeit auf ihrer Forderung. Unterdessen scheint es, daß, trotz aller, stets mit großer Promptheit offiziell dementierter Meldungen über fremdenfeindliche Bewegungen im Lande, die Modernisierung nach europäischen Begriffen auch in China gewisse Fortschritte macht. So hat Prinz Tsching neuerdings mit Erfolg dahin gewirkt, daß der bisher zwischen Chinesen und Mandschus bei Besetzung der Beamtenstellen gemachte Unterschied fortfallen soll. Man bedenke, daß erst seit 2 Jahren überhaupt Heiraten zwischen beiden Stämmen zulässig sind. Die Mandschufrauen kennen übrigens nicht die künstliche Verkrüppelung der Füße, welche für die Altchinesinnen charakteristisch ist. Nach Entscheidung der Kaiserin aber ist diese Unsitte aus der Umgebung des Hofes ein für allemal verbannt.

Auch auf wirtschaftlichem Gebiete zeigt sich hie und da

eine fortschrittliche Bewegung. Bekanntlich wird in King-te-tschin, in der Provinz Kiangsi, die beste Porzellanerde gefunden und das beste chinesische Porzellan fabriziert; selbstverständlich nur durch fiskalische Fabriken, die allerdings auch private Aufträge ausführen dürfen. Neuerdings hat sich nun ein chinesisches Syndikat gebildet, welches die Porzellanfabrikation unter Zuhilfenahme der neusten ausländischen Betriebsmittel betreiben will. Dieses Syndikat hat gegen alles Erwarten die staatliche Konzession erhalten und soll bereits mit Aufträgen Privater überhäuft sein. Bekanntlich dürfen die kaiserlichen Seidenfabriken in Nanking, Hangtschau und Szetschuan noch heute lediglich für den kaiserlichen Hof und gewisse engumgrenzte Kreise fabrizieren.

Aus Nanking kommt übrigens die Nachricht, daß der betagte Generalgouverneur Lishingjui plötzlich gestorben sei. Er war gerade im Begriff, eine Reihe bemerkenswerter Reformen zur Durchführung zu bringen, deren eine sich auch auf den Fremdenverkehr bezog. Danach soll nämlich nicht mehr jeder der drei Taotais des Jangtse-Gebietes berechtigt sein, mit Ausländern Unterhandlungen zu pflegen, sondern es soll für diesen Zweck ein besonderes Zentralamt in Nanking errichtet werden. Der Posten des Generalgouverneurs von Nanking ist ein außerordentlich wichtiger. Die drei ihm unterstellten Provinzen Kiang-su, Kiang-si und Anhui zählen nicht weniger als 80—90 Millionen Einwohner, also jedenfalls mehr als die Bevölkerung des gesamten Deutschen Reiches. Zunächst und mit verblüffender Schnelligkeit ist zum Nachfolger des Herrn Li der bisherige Gouverneur von Schantung Tschoufu ernannt worden. Man hält diese Ernennung in China jedoch nicht für endgültig, weil Tschoufu aus der Provinz Anhui stammt und die Regierung in Peking grundsätzlich niemals einen hohen Beamten mit der Herrschaft in seiner Heimatprovinz betraut.

England hat unterdessen mit China mannigfache Unterhandlungen zu pflegen. Im Jahre 1860 ward bekanntlich zu Peking ein Vertrag geschlossen, nach dem es chinesischen Kulis erlaubt sein sollte, in den Herrschaftsgebieten der englischen Krone sich niederzulassen. Für die Ausführung dieses Vertrages blieben bestimmte Abmachungen vorbehalten. Diese Abmachungen sind jetzt, d. h. 44 Jahre später, endlich getroffen worden. Schon im Mai gelangte die bezügliche Verhandlung zu einem Ergebnis. Während übrigens die Einwanderung der Kulis nach den übrigen Gebieten sich meist aus Südchina rekrutiert hat, scheinen neuerdings nach Südafrika hauptsächlich Nordchinesen zu gehen, vermutlich Leute, welchen während des Krieges in der Mandschurei der Boden zu heiß geworden ist.

Im übrigen stehen im Vordergrunde des Interesses der englischen Politik des Ostens noch immer die Wirrungen des Vertrages mit Tibet. Am 17. Oktober 1904 ist der Dalailama in Peking angekommen. In feierlichem Aufzuge ward er von 500 Priestern eingeholt; von 16 Kulis ist er in einem großen Tragsessel, überdacht mit gelber Seide, in die Hauptstadt getragen worden. Er hat daselbst im sogenannten großen Tempel Wohnung genommen und dürfte von hier aus bald seine Intrigen weiterspinnen. Ob ihm die chinesische Regierung seine stark ausgeprägte Liebhaberei für Rußland verzeihen wird, bleibt dahingestellt. Jedenfalls hat sie sich zunächst seiner heiligen Person selbst versichert. Da die russische Politik in Tibet völlig versagt hat, blieb dem Weltmeerpriester ja auch kein anderer Ausweg, als sich dem alten Schutzherrn in Peking anzuvertrauen, den er kurz vorher noch zu gern verleugnet hatte.

Interessant ist, daß neuerdings auch die japanische Presse auf das eifrigste mit dem englischen Tibetvertrag beschäftigt ist. Es heißt in den japanischen Zeitungen, daß China in Tibet völlig einflußlos sei, und daß die Engländer es deshalb gar nicht nötig hätten, in Peking zu verhandeln. Nun ist, wie erwähnt, Tangshaoyi als Spezialgesandter für Tibet ernannt worden, und die Verhandlungen dürfen damit wenigstens wieder beginnen. Daß China aber in Tibet einflußlos sei, ist keineswegs anzunehmen. China ist bekanntlich stets mit seinen Tributärstaaten fertig geworden, wenn ihm an einer Unterwerfung der Unbotmäßigen wirklich gelegen war. Man erinnere sich an den großen Mohammedaneraufstand in Turkestan unter Jakub-Bey im Jahre 1873—78. Damals schickte England Sir Douglas Forsyth nach Peking, um die Anerkennung Jakub-Beys als Khan von Turkestan durchzusetzen. Paßte es doch vorzüglich in die englische innerasiatische Politik, wenn daselbst ein Pufferstaat entstand. Aber China verstand keinen Spaß und unterwarf mit Waffengewalt alsbald den Rebellen. China wird sich bei den tibetanischen Verhandlungen vermutlich mit Erfolg hinter die angebliche Feindseligkeit der Grenzvölker gegen Indien hin verstecken, um die tibetanische Absperrung aufrecht zu erhalten. Es erscheint sogar an dieser Stelle ein bewaffneter Widerstand nicht ausgeschlossen. Wenngleich Peking fern ist, so ist doch Szetschuan nahe, und dort wird jetzt eifrig gerüstet. Angenommen aber, daß man seine Zuflucht lieber zu der beliebten Politik der Verhandlungen nehmen würde: Wenn auch der heilige Krieg bisher ohne Erfolg gepredigt worden ist, so dürfte es doch vielleicht gelingen, die großen Reitergeschwader der sehr bigotten westmongolischen Stämme um des „Verrats" in Lhassa willen mobil zu machen. Man erinnere sich daran, daß der Vertrag vom 17. März 1890 durch die Passivität der Chinesen und Tibetaner einfach wirkungslos gemacht worden ist. Märkte, wie der von Tatung und Gyangtse, wurden „vertragsmäßig" geöffnet, aber die tibetanische Priesterschaft verbot den Tibetanern, diese Märkte zu besuchen. Es ist deshalb von England zweifellos richtig gewesen, in Tibet selbst einzurücken und mit Tibet zu verhandeln. Gelingt es England, seine indische Armee entsprechend zu vermehren, und kommt der augenblicklich verhandelte Reorganisationsplan Lord Curzons zur Durchführung, so dürften die Engländer bald auch über die notwendigen Streitkräfte verfügen, um Tibet auch gegen den Willen Chinas in fester Hand zu halten. Es heißt übrigens, China habe die Absicht, um nicht einseitig England einen Vorsprung zu geben, das Land kurzerhand für Jedermann zu öffnen, so daß sich eine englische Suprematie nicht ausbilden könne. Solche Maßregel dürfte jedoch wirkungslos bleiben, weil Tibet zunächst nur von Süden und Westen her zu erreichen ist, und an diesen Stellen lediglich durch englisches Gebiet.

Unterdessen sind in der Nähe des Kriegsschauplatzes manche interessanten Vorgänge zu erwähnen. So machen in Korea augenblicklich japanische Schneider und Friseure ein glänzendes Geschäft; denn die Japaner haben daselbst ein Edikt durchgesetzt, nach welchem bis Ende Oktober alle Staatsbeamten im Ministerium des Äußeren, im Hofzeremonienamt, im Bürgermeisteramt, alle Handelsaufseher der offenen Häfen nebst ihren Unterbeamten europäische Kleidung und Haartracht anzunehmen haben. Man schreckte nicht davor zurück, an den Kaiser die Aufforderung er-

gehen zu lassen, mit gutem Beispiel voranzugehen; nur das noch nicht abgelaufene Trauerjahr rettete ihn vor der äußerlichen Europäisierung. Unterdessen ist der neue Höchstkommandierende der japanischen Truppen in Korea, General Hasegaoa, mit großem Pomp in Söul empfangen worden, und aus dem Umstande, daß die früher behandelte Frage der Landkonzessionen nicht zur Ruhe kommt, kann man darauf schließen, daß die Japaner an eine Wiederherausgabe des Landes gar nicht mehr denken.

Unterdessen kommt aus Sachalin und Nikolajewsk die Nachricht, daß man in den russischen Feldlagern nach wie vor, deutschen Kaufleuten und Schiffen mit dem ausgesprochensten Mißtrauen begegnet. Vor einiger Zeit brachte der deutsche Dampfer „Erika" eine Ladung Reis nach Nikolajewsk, die er mit großer Gefahr durch die japanischen Linien geführt hatte, und ohne welche in jenen Gegenden wohl jetzt Schmalhans Küchenmeister wäre. Der Dampfer erbot sich, nach Löschung seiner Ladung Lebensmittel nach Alexandrowsk und Sachalin zu führen, allein diese Offerte ward, ebenso wie diejenige des deutschen Dampfers „Bianka" mißtrauisch abgelehnt. Der ökonomische Fonds wird zwar die Lebensmittel nunmehr mit Hundeschlitten holen lassen müssen und den vierzehnfachen Preis dafür bezahlen, — aber was schadet das den beteiligten Beamten! Sachalin ist übrigens kürzlich hoch begnadet worden. Der kleine Dampfer „Mucha" langte mit einem großen Feldlazarett und der Feldkirche dortselbst an, welche die Großfürstin Elisabeth für den Gottesdienst der dortigen Truppen unter Beifügung zahlreicher Geschenke gesandt hat. Bei diesen Geschenken befinden sich nicht nur praktische Dinge, wie Unterkleider, Stiefelsohlen, Tabakspfeifen, Zucker und Tee, sondern auch Gegenstände des religiösen Bedürfnisses, z. B. Heiligenbilder, Amulette, Gebetbücher und sogar Luxusgegenstände; denn es erhielt unter anderem Jedermann ein Taschentuch. Musikkundigen Soldaten ward sogar eine Balalaika oder Harmonika zuteil.

Vom Kriegsschauplatz selbst ist wenig zu melden. Die Nachrichten über die Verpflegung der einzelnen Armeen, auf die es angesichts des gegenwärtigen Stillstandes besonders ankommen muß, widersprechen einander in allen Teilen, sodaß man auch jetzt noch kein Urteil über den wahren Zustand gewinnen kann, in welchem die Truppen beider Heere sich befinden. Aus dem Umstande, daß sich insbesondere die Russen Quartiere in Erdhöhlen angelegt haben, ist auf Mangel in der Verpflegung keinesfalls zu schließen. Solche Erdhöhlen haben zwar wenig Licht und sind nicht sehr komfortabel, aber sie haben den großen Vorzug ausreichender Wärme. Auch in anderen Kriegen ist in Erdhöhlen biwakiert worden und sicherlich nicht zum Schaden der Truppen. Diese Erdhöhlen werden gebaut, indem man ein mehrere Meter tiefes rechtwinkliges Loch in die Erde gräbt. Dieses Loch wird mit Balken und Brettern überdeckt, auf die wiederum etwa 40 cm hoch Erde aufgebracht wird. Ringsherum wird zum Zwecke der Abwässerung ein kleiner Graben angelegt; im Innern hebt man in der Mitte den Boden um einige Fuß tiefer aus und läßt ringsherum an den Wänden eine natürliche Lagerstatt stehen. Dadurch wird wiederum die Feuchtigkeit auf einen Punkt gegen die Mitte hin konzentriert und die Erdbänke und Betten ringsherum entwässert. In einer Ecke wird ein Herd angelegt und der Rauch mittelst eines Rohres nach oben abgeleitet. An einer Seite führen einige Treppenstufen in den Wigwam hinab. Die Soldaten leben sehr gern in diesen Wohnungen, welche sie möglichst phantastisch ausstaffieren, und sind darin nicht nur einigermaßen vor Geschossen, sondern vor allen Dingen vor grimmiger Kälte geschützt.

Während im Osten scheinbar alles im Waffenstillstand sich befindet, arbeitet die politische Eifersucht zwischen Rußland und England in Vorderasien um so eifriger weiter. Wir haben schon wiederholt erwähnt, daß England eine besondere Mission nach Persien und eine weitere nach Afghanistan gesandt habe. Noch während man in bezüglichen Verhandlungen mit dem Emir stand, und zwar am 25. November, hat die englische Expedition Indien verlassen und ist bereits am 12. Dezember wohlbehalten in Kabul angelangt. Die Haltung des Emirs ist in den letzten Jahren nicht recht klar gewesen. Er hat insbesondere die von England gezahlten Subsidien und Jahresgelder in der letzten Zeit nicht mehr abgehoben. Allein der Umstand, daß an der Spitze der englischen Mission der indische Sekretär des Äußeren Mr. Louis Dane in eigener Person steht, läßt erkennen, welch hohe Wichtigkeit die Engländer diesem Unternehmen beilegen. Unterdessen hat man erreicht, daß der sechzehnjährige Sohn des Emirs, der Sirdar Inagat Ullah, zum Besuch nach Indien gekommen ist. Er ist im Regierungspalast vom Vizekönig in Peshawar bereits feierlich empfangen worden.

Der Grund für ein lebhaftes Vorgehen der Engländer gegen Afghanistan liegt auf der Hand. Er ist zu finden in der Inbetriebsetzung der russischen Eisenbahn Orenburg-Taschkent. Die Bedeutung dieser Bahn für den Kriegsfall ist eine eminente, und jede Nachricht von einem weiteren Vorrücken der Russen auf dieser Linie wird in England empfindlich aufgenommen. Auch die direkt beteiligten Völkerschaften Mittelasiens haben die gleiche Auffassung. Der Vizekönig von Indien, Lord Cruzons, ist bekanntlich aus gleichem Grunde nach England gereist, um im Parlament und in der Öffentlichkeit Alarm zu schlagen. Am 24. November kehrte er nach Indien zurück, entschlossen, eine vollständige Reorganisation der englisch-indischen Streitkräfte vorzunehmen. Eine solche Reorganisation, und insbesondere eine ziemlich weitgehende Vergrößerung der verfügbaren Truppenkörper ist notwendig, wenn die neuerdings immer rascher erfolgende Vorschiebung englischer Truppen gegen Nordosten und Nordwesten nicht im übrigen Indien den Gedanken an die Möglichkeit neuer Empörungen aufkommen lassen soll. England will in Indien nunmehr ein strategisches Eisenbahnnetz schaffen, um ein Gegengewicht gegen die russischen mittelasiatischen Bahnen zu gewinnen. Man hat wohl bemerkt, daß Afghanistan die schon seit alter Zeit vorhandenen Befestigungen an der indischen Grenze nicht nur modernisiert, sondern auch durch neue ergänzt hat. Man nahm sich ad notam, daß der Emir trotz alles Andrängens eine Verlängerung der englischen Eisenbahnlinie über Kandahar hinaus nach dem Helmand-Fluß nicht gestattet hat. Nun wird man vermutlich ohne seine Erlaubnis zwei neue Eisenbahnlinien durch das südliche Afghanistan und Belutschistan führen. Man erhält dadurch zugleich die Möglichkeit einer Deckung gegen ein russisches Vordringen durch Persien. Die Bahnlinie vom Indus her über den Bolân-Paß über Kwette und Muschki soll nach Seistan an der persisch-afghanischen Grenze fortgeführt werden; dann aber wird man von Karatshi durch Belutschistan und das Quelta bis Kirman im Mittelpunkte Persiens projektieren.

Rußland hat unterdessen seine Bahnbauten weiterhin be

schleunigt; beschlossen und ausgearbeitet ist ein Schienenweg von Taschkent und Chodjend über Samarkand bis Kilif am Amu-darja, also bis an die afghanische Grenze. Es würden nach Vollendung dieser Bahn die russischen Spitzen bereits zu Friedenszeiten an die wichtigsten Grenzplätze Kuschk und Kilif vorgeschoben sein. Es kommt hinzu, daß die Russen in aller Stille und mit großer Heimlichkeit ihre kriegerischen Machtmittel im Militärbezirk Turkestan sehr vervollständigt haben. Die russische Presse aber erklärt sich mit dem bisher Erreichten keineswegs zufrieden, sondern hält es für notwendig, daß angesichts der englischen Projekte der Ausbau eines Schienenwegs von Meschhet über Kirman nach Seistan unverzüglich folgen müsse.

So geht das Jahr 1904 zu Ende, ohne große Entscheidungen in der asiatischen Politik der europäischen Mächte gebracht zu haben. Die alte Gegenüberstellung der Russen und Engländer ist bestehen geblieben, wenngleich sie ihre Formen etwas verschärft hat. China hat glücklich den Kopf aus der Schlinge der militärischen Verwickelungen gezogen und bisher seine Neutralität behauptet, wenngleich eines seiner reichsten Gebiete, die Mandschurei, als Kriegsschauplatz herhalten muß. Japan macht riesige Anstrengungen, um gegen die Machtmittel Rußlands aufzukommen, und während Europa dem Kriege, der nicht vorwärtskommen will, schon etwas gelangweilt gegenübersteht, bewegen sich die Fäden des politischen Wechselspiels eifrig und nach allen Seiten hin, ohne daß man doch Klarheit darüber gewinnt, wie sich das Netz schließlich ausgestalten wird. Als hervorragendstes Ereignis aber in der Asienpolitik des Jahres 1904 bleibt bestehen die englische Invasion in Tibet.

Bilder aus Konstantinopel.

Von Baronesse von Wolfersdorff.

IV. (Schluß.)

Um Brussa und seine reizende Umgebung wirklich kennen zu lernen, genügt ein Tag kaum, besonders, wenn man vom Wetter nicht begünstigt ist. Die Stadt ist malerisch, von welcher Seite man sie betrachtet, sei es von der alten Zitadelle aus, deren Mauern aus dem 13. Jahrhundert stammen, sei es von der Esplanade oder dem steinernen Viadukt, an dessen beiden Seiten, Schwalbennestern gleich, noch kleine Häuser kleben.

Obgleich ich in Stambul schon unendlich viele Moscheen gesehen, so erweckten die von Brussa dennoch mein Interesse. Ihr Stil ist kein ottomanischer, sondern erinnert an persische und arabische Vorbilder, besonders in den zierlichen Arabesken und Marmorskulpturen des Inneren. Prachtvolle Fayencen sind auch hier verschwenderisch angebracht; an einigen Stellen zeigen sie Suren des Koran. — In der Ulu Dschami (der großen Moschee) halten die Muderris (Professoren) ihre Vorlesungen. Hier sieht man in größeren und kleineren Kreisen die Schüler den Lehrern zu Füßen sitzen; eigentlich lagern, denn nur der Muderri hat ein Polster und ein niedriges Pult vor sich. Mir ist es unbegreiflich, wie die Hörer bei dem gleichzeitigen Docieren der vielen Stimmen und bei dem Rauschen des Springbrunnens in der Mitte der Moschee den Vorträgen zu folgen vermögen. Sie scheinen es zu können und finden dabei auch noch Zeit, sich die Fremden anzusehen, die an ihnen vorübergehen.

Unter den zahlreichen Sultansturben gefiel mir die des Sultans Murad II., ihrer Eigentümlichkeit wegen. Die Turbe zeigt fast keinen Schmuck, das Grab in der Mitte ist von Marmorsteinen eingefaßt, und hohes Gras entsproßt der Erde. Murad hatte gewünscht, daß einst sein Grab vom Tau des Himmels benetzt werde; durch das offene Eisengitter der Turbe dringt der Regen herein.

Der Schließer nimmt aus einem Schranke zwei Turbane, die dem Verstorbenen gehörten und einen Gebetteppich, der noch Blutspuren aufweist.

Bekanntlich wurde Sultan Murad in der siegreichen Schlacht auf dem Amselfelde (zwischen Üsküb und Mitrowitza) während seines Gebetes von einem Serben ermordet. Sein Sohn Bajesid setzte die Schlacht fort, welche die Herrschaft der Osmanen in Europa entscheiden sollte (1389).

Der Regen hatte etwas nachgelassen; wir fuhren nach dem Déjeuner auf der Straße zum Olymp empor, der im Gegensatze zum „thracischen" der „bithynische" genannt wird. — Ein halbtrockenes Flußbett, über das ein Holzsteig führt, ist zunächst zu passieren, der Kutscher fährt einfach neben dem Stege durch den Fluß. Kinder, welche tatarische Abstammung verraten, stehen am Wege und rufen den Fremden „Giaur" (Ungläubige) nach, welches Kosewort hier landesüblich scheint.

Ich hörte einmal, daß die Umgebung Brussas der von Granada gliche. Als ich die erste Höhe des Berges erreichte, fand ich den Vergleich zutreffend. Bezaubernde Landschaftsbilder tauchen mit jeder Biegung auf, die gartenartige Ebene rechts, in der die Dörfer Tschettirge und Inkaja liegen, erinnert an die herrliche Vega im Tale des Xenil.

Ein moderner Romandichter würde an dieser Stelle sagen: „Die blauen Wogen der tiefgefärbten Berge branden zum wetterschweren Himmel empor, als wollte sich Element mit Element vermählen."

Da ich aber die verständlichere und weniger pomphafte Redeweise vorziehe, so begnüge ich mich damit, zu bemerken, daß diese schön geschwungenen, bläulich schimmernden Höhen auch in der dunkleren Beleuchtung eines sonnenlosen Tages von unendlichem Reize sind und daß man es bedauert, das wundervolle Panorama nicht tiefer und tiefer dem Gedächtnisse einprägen zu können. — Ich war längst ausgestiegen und ging allein auf der Straße dahin; in weiter Ferne leuchtete zwischen den Bergen der Apollonia-See auf, der Dolmetscher war ein Stück vorangegangen, der Wagen folgte. Ich bemühte mich, einige seltene Blumen zu erreichen, die am Abhange blühten, als ich plötzlich Pferdegetrappel hinter mir hörte.

Drei Reiter kamen heran, die mit denen in dem bekannten Volksliede nicht die geringste Ähnlichkeit hatten. Einer von ihnen trug eine schäbige Uniform, die anderen asiatische Kleidung mit Turban und Wüstenschleier, alle drei aber waren bis an die Zähne bewaffnet, das lange Messer im Gürtel, die Flinte quer über dem Sattel. — Unwillkürlich sah ich mich nach meinem Führer um; er war

nicht zu erblicken, nur der Wagen mit dem orientalischen Kutscher kam gemächlich nach.

Ich ließ die unheimlichen Reiter vorüber, die mich ohne Gruß musterten; dann, als ich den Führer eingeholt, erfuhr ich folgendes.

Die Männer waren vom Municipieden ausgesandt, um Schmuggler aufzugreifen. Da aber die Letzteren sehr schlau sind und alle Gebirgspässe kennen, wählt man solche zur Verfolgung, die selbst Schmuggler oder auch anderes gewesen und „sich auskennen".

Der Dragoman fügte hinzu: „Nur bis zu einer bestimmten Stelle des Olymp darf man ohne militärische Bedeckung fahren oder gehen. Es ist vorgekommen, daß Reisende gefangen wurden, und der Sultan will nicht alle Augenblicke Lösegeld zahlen."

Dies letztere ist zu verstehen; daß diese schönen Berge nicht mehr sicher seien, war mir schon vormittags klar geworden, als ich einige Menschen gefesselt durch die Straßen führen sah, die man des Raubes anschuldigte.

Auf dem Rückwege besuchte ich noch das berühmte Schwefelbad zu Tschekirge, dessen Heilkraft schon den byzantinischen Kaisern bekannt war. Man vergleicht die Quellen mit denen von Honstein.

Der Dragoman blieb zurück; ihm war der Eintritt nicht gestattet. Ein Weib, nur mit dem Notwendigsten bekleidet, nahm mich am Eingange des Frauenbades in Empfang und führte mich auf den schlüpfrigen Marmorfliesen in einen hohen Kuppelsaal, in dem es laut und lustig zuzugehen schien. Unzählige orientalische Frauen hockten hier lagernd und schwatzend zusammen, Eßwaren wurden verkauft, in den Nischen befanden sich die Auskleideräume. Meine Führerin schleppte mich weiter, in den nächsten und dann noch einen Raum, in dessen Mitte sich ein großes Bassin zeigte. Heiße Schwefeldämpfe verhüllten den ganzen Saal, und nahmen mir fast den Atem, — sie verhüllten auch mit keuschen Schleiern die zahlreichen Gestalten am Rande des Bassins und in demselben; — die einzigen Schleier, die hier in Anwendung kamen. —

Ich hatte den Eindruck, in den Vorhof von Dantes „Inferno" geraten zu sein.

In das Hotel Nourié (dies war der Name des Hauses, in welchem ich wohnte) zurückgekehrt, empfing mich der Besitzer, Maksoud Arabian, und brachte mir seine Kinder, um mich mit dem orientalischen Handkusse zu begrüßen. Sein ältester Sohn, ein heranwachsender Jüngling von sechzehn Jahren, sprach ein sehr gutes Französisch. Er erzählte mir von seinen Zukunftsplänen, seinen Studien, die er in Stambul fortsetzen wolle, um Theologe zu werden. Ich versprach ihm, seines Vaters Haus allen nach Brusa Reisenden empfehlen zu wollen, auch dafür zu sorgen, daß das Hotel in den Reisebüchern genannt werde, — was allgemeinen Jubel hervorrief.

Bei dem Diner um acht Uhr sind heute eine Anzahl neuer Gäste, Italiener und Orientalen. Die Türken nehmen in französischer Sprache an der Unterhaltung teil. Sie ersuchen mich, eines ihrer Nationalgerichte zu kosten, das in kleinen irdenen Näpfen auf dem Tische steht. Es ist eine Art käsiger Milch mit Zucker, doch anders als unsere saure Milch, auch ohne den Rahm darüber; sie schmeckt nicht übel. Den Kaffee à la Turc lerne ich schon schätzen.

Die Orientalen verabschieden sich endlich mit dem ehrerbietigen Gruße ihres Landes, — sie legen die Hand an Brust und Stirn. Es sieht graziöser aus, als das geschmacklose Hutabnehmen des Okzidents, gegen das sich schon Goethe auflehnte.

Am andern Morgen ziemlich früh findet die Abreise statt. Die Gattin des Hotelwirts kommt in mein Zimmer, ihren Dank für meinen Besuch und meine Absicht der Empfehlung des Hauses auszusprechen. Dies höre ich später durch ihren Sohn, denn verstanden haben wir uns gegenseitig nicht, obgleich wir uns viel Angenehmes sagten.

Drunten im Hause ist der Wirt beschäftigt, uns einen großen Korb mit Vorräten für die Reise einzupacken. Mein Führer war ebenfalls sehr reich bedacht; er erhält noch vier Flaschen Wein, der eigentlich zu meinen Mahlzeiten gehört hatte. Der etwas moussierende Landwein in der Umgegend von Brussa hat einen gewissen Ruf, Milch, Butter, Fleisch — alles ist vortrefflich dort. —

Der Sohn des Hauses erscheint, um sich von den Gästen zu verabschieden. Er hält eine große mohnbestreute Brezel in der Hand, von der er Stücke abbricht und sie an alle austeilt. Derartiges zurückzuweisen wäre eine Beleidigung für den Geber; es ist die symbolische Sitte des Brotbrechens. — Der Himmel ist wieder wolkenlos, — es ist schade, von diesem schönen Orte zu scheiden. Läge Brussa in Deutschland oder der Schweiz, — es wäre längst ein Weltbad geworden, das alle andern in den Schatten stellte.

Das Schiff ist diesmal bei der Überfahrt weniger überfüllt. Einige Familien nur, einige Touristen kehren zurück. Ich beobachte einen jungen Türken, der mit seinem zweijährigen Töchterchen die Reise macht. Während der stundenlangen Fahrt sitzt das kleine hübsche Mädchen fast regungslos auf den Knien des ernsten jungen Vaters, ohne die geringste Ungeduld zu zeigen, knabbert zuweilen an einem Zuckerstengel und schläft endlich auf den Armen des Vaters ein, der es sorgfältig vor der Sonne schirmte. Das kleine Familienbild hatte etwas Rührendes.

Gegen vier Uhr ist das Schiff in Stambul, wie immer natürlich mit Verspätung. Ich traf meine Reisevorbereitungen; am nächsten Tage wollte ich nach Deutschland zurück.

Der Orient-Expreß hatte eine ziemlich große Anzahl von Passagieren; die Furcht schien etwas nachgelassen zu haben. Auch der Direktor der Banque Ottomane mit seiner Familie befand sich unter den Reisenden, — sicher eine gute Bürgschaft.

Die Bewachung schien mir jedoch noch verstärkt zu sein, überall erblickte man die spitzen, niedrigen Zelte der Soldaten, in den Zwischenräumen von je fünf bis sechs Minuten standen die Mannschaften.

Andern Abends gegen 11 Uhr sollte ich in Pest sein, wo ich einen Tag rasten wollte. Aber der Reisekobold, der den Orient-Expreß in diesem Jahre zu begleiten schien, spielte mir noch eine Abschiedstücke.

Schon nach neun Uhr hatte ich unter meinem Wagen ein eigentümliches Pfeifen und Quietschen gehört, das sich mehr und mehr verstärkte. Ich machte den Kondukteur aufmerksam, der meine Wahrnehmung bestätigte. — die Achsen drohten durch die anhaltende Reibung in Brand zu geraten. Man hielt auf offener Strecke, um Öl aufzugießen; dann ging es langsamer weiter. Hinter Wis-Wörös bemerkte ich, daß in meinem Wagen leichte Rauchwolken aufstiegen, — abermals Stillstand; ich trat auf den Gang hinaus. Von den Reisenden schien sich niemand zu echauffieren; zwei Türken fragten mich, ob ich den Kondukteur benachrichtigt, und gingen dann in ihre Kabinen zurück

Mein Nachbar ließ sein Gepäck in den nächsten Waggon bringen.

Der einzige, der sich aufregte, war der Kondukteur, aber nicht wegen der Gefahr der Passagiere, sondern wegen des Nachteils, der ihm erwächst, wenn der Waggon in Pest ausgeschaltet werden muß.

Abermals eine Stockung! Ich höre den Ruf des Kondukteurs: „Der Wagen brennt ja schon! Wasser her!" Zum Glück sind wir schon nahe an der Station. Noch zehn Minuten und der Zug fährt in die Halle ein; ich springe über eine Rauchwolke hinweg auf den Perron, — nach vierzehn Tagen zwar anstrengender, aber an großen und interessanten Eindrücken reicher Fahrt bin ich wieder auf österreichischem Boden.

Bücherbesprechungen.

Russland in Asien. Band IV. — Russland in Ost-Asien (mit besonderer Berücksichtigung der Mandschurei) — von Krahmer, Königl. Preussischer Generalmajor z. D. Mit einer Skizze Leipzig. Verlag von Zuckschwerdt & Co.

Unter Berücksichtigung der gleichen Gesichtspunkte, die in dem dritten Bande von „Rußland in Asien" (Sibirien und die große Sibirische Eisenbahn) für den Verfasser maßgebend waren, ist auch für den vierten Teil des Werks „Rußland in Ostasien (mit besonderer Berücksichtigung der Mandschurei)", der sich ergänzend an den vorhergegangenen anlehnt, mit derselben ausführlichen Gründlichkeit ein erschöpfendes Material über den behandelten Gegenstand zusammengetragen worden. Auf der breiten Basis der Beleuchtung der einschlägigen geschichtlich-ethnographischen, geographisch-wirtschaftlichen etc. Verhältnisse, die für diese Ländergebiete ins Gewicht fallen, geht der Verfasser in höchst fesselnder Weise auf die Kernpunkte alles russischen Handelns in Asien, auf die handelspolitische, industrielle, kulturelle, wie vor allem auf die strategische Bedeutung ein.

Auch in diesem Teil wird prägnant die ganze Bahnbau-Diplomatie Rußlands hinsichtlich seines militärisch-politischen Machtstellungsstrebens klar vor Augen geführt, wie sie sich allein schon in den in extenso mitgeteilten Statuten der „Gesellschaft der chinesischen Ost-Eisenbahnen" wiederspiegelt.

Richtig erkennt der Verfasser die hohe Wichtigkeit der beiden Häfen Port Arthur und Ta-lien-wan (Dalnij) im Zusammenhang mit der Bahn für Rußland, wenn er sagt: „Das Streben nach eisfreien Häfen war von altersher eine Lebensaufgabe der russischen Regierung. Jetzt hat Rußland durch die Besitznahme von Port Arthur und Ta-lien-wan im fernen Osten erreicht, was es so lange angestrebt hat. Aber nicht darin allein beruht deren Wichtigkeit; sie sind feste Stützpunkte für die Macht Rußlands in Ostasien. Die beiden Häfen Port Arthur und Ta-lien-wan liegen kaum 300 km von Taku entfernt, sodaß in jenen Häfen bereit gehaltene Truppen innerhalb 24 Stunden an der Küste von Tschili gelandet werden können, um in wenigen Tagesmärschen Peking zu erreichen. Der Golf von Tschili liegt in der Machtsphäre Rußlands. Auf China kann ein mächtiger Druck ausgeübt werden, dem es sich kaum entziehen kann, wozu auch die von Rußland geplante Bahn nach Peking beitragen wird." Es sind Essais, die scharf die Tragweite russischen zielbewußten Vorgehens kennzeichnen, die allerdings aus einer Zeit herrühren, da noch nicht die Kriegsfurie derartige russische Gelüste modifizierend zu beengen strebte, denn es hat sich eben nicht alles bewahrheitet, was der Verfasser diesbezüglich ausgesprochen hat: „Rußland hat es meisterhaft verstanden, aus den ostasiatischen Verhältnissen Nutzen zu ziehen. Es hat sich in Korea einen durchschlagenden Einfluß verschafft, ohne in einen Konflikt mit Japan zu geraten, es hat China politisch und finanziell verpflichtet, Englands Einfluß in Ostasien geschwächt, und arbeitet daran, die Hilfsmittel des großen chinesischen Reiches auch in anderer Weise seinen politischen und wirtschaftlichen Zwecken dienstbar zu machen." Die diplomatischen Schachzüge Rußlands haben eine andere Wendung der Dinge gezeitigt, als wie sie der Verfasser vorauszusagen glaubte.

Die beigegebene Kartenskizze dürfte vielleicht etwas zu schematisch sein.

Dr. H. Leyden.

Meier's Adressbuch der Exporteure von Hamburg, Bremen, Berlin, Leipzig, Dresden, Antwerpen, Brüssel, Amsterdam, Rotterdam, Paris, London, Manchester, Birmingham, Liverpool etc. etc. ist soeben erschienen.

Dasselbe ist nach den eigenen Angaben der betreffenden Firmen mit großen Kosten und vieler Mühe von dem Herausgeber zusammengestellt. Bei jeder Firma ist die Angabe gemacht, wohin dieselbe exportiert und welche Waren speziell von derselben gekauft werden. Ein Anhang enthält eine bedeutende Anzahl von Firmen in Afrika, Amerika, Asien, Australien mit ihren europäischen Einkäufern. Dieses Buch, welches zu dem wirklich billigen Preise von 7,50 Mark direkt von dem Herausgeber Johs. Wilh. Meier, Hamburg 1, Hopfensack 19, zu beziehen ist, wird für jeden Kaufmann, Kommissionär, Fabrikanten etc., sowie für jede Firma, welche für den Export Interesse hat, ein unentbehrliches Handbuch sein, um neue Verbindungen anzuknüpfen, da dasselbe nur authentisches Material aus ersten Quellen enthält. Wir zweifeln nicht, daß sich das Buch viele Freunde erwerben wird, und können jedem die Anschaffung desselben angelegentlichst empfehlen. Das Buch ist in handlichem Format über 400 Seiten stark mit starkem Ralico-Einband versehen und kann auch auf Reisen leicht mitgenommen werden.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Nachdem nunmehr die Sektionsarbeit in die Wege geleitet ist und die Themata auf die einzelnen Berichterstatter verteilt sind, bitten wir im Auftrage der Herren Obmänner der einzelnen Sektionen die Herren Mitarbeiter, alsbald mit der schriftlichen Niederlegung ihrer Referate zu beginnen und uns dieselben möglichst bald zur Verfügung zu stellen. Wir hoffen, daß die Einzelberichte bis zum Ausgang des Winters sämtlich vorliegen, so daß gegen den Sommer hin sowohl die Sektionsversammlungen stattfinden, als die Generalberichterstattung Platz greifen kann. Die Drucklegung der Arbeiten wird für diesen Fall so beschleunigt werden, daß die Jahrbücher der einzelnen Sektionen zum Eingange des Herbstes vorliegen werden.

Berlin, im Januar 1905. **Der Vorstand.**

Der geschäftsführende Vizepräsident
Dr. Seidenspinner.

Der Schriftführer
Dr. Vosberg-Rekow.

Wirtschaftlicher Teil.

Russisches Asien.

Naphthaausbeute auf der Apscheron-Halbinsel im September 1904.

Die Gesamt-Naphthaausbeute auf der Apscheron-Halbinsel betrug für September 1894 a. St. ungefähr 53 248,786 Pud. In dieser Ziffer sind enthalten:

550 000 Pud aus Springquellen von Bibi-Eibat,
802 000 „ „ „ „ den übrigen Ländereien.

Die effektive Ausbeute für September 1903 betrug 48,8 Millionen Pud.

Erleichterungen für die Wareneinfuhr in das Amurgebiet.

Durch Kaiserlichen Befehl vom 8./21. September v. J. ist die Geltung des Gesetzes vom 1./14. Mai v. J., betreffend die Wiederherstellung der Zollfreiheit im Amurgebiet, auch auf die Einfuhr ausländischer Waren auf dem Landwege aus der Mongolei und aus Korea erstreckt worden.

Vorderasien.

Personen- und Gütertarif zwischen den Stationen der Bagdadbahn und Haidar-Pascha.

Für den Personenverkehr zwischen den Stationen der ersten Teilstrecke der Bagdadbahn und zwischen letzteren und Haidar-Pascha ist folgender Tarif veröffentlicht worden:

Spezialtarif für den Personenverkehr:

		von Konia nach:			von Haidar Pascha nach		
	km	1. Klasse Pst. G.	2. Klasse Pst. G.	3. Klasse. Pst. G.	1. Klasse Pst. G.	2. Klasse Pst. G.	3. Klasse Pst. G.
Kaschin Chan	21	14¼	6½	4¼	391	193	125¾
Tschumra . .	45	30½	13½	9	403	199	129½
Arik Ören . .	62	42	18¾	12¼	411¾	203¼	132¼
Madassun . .	81	54¾	24½	16	421¼	208	135½
Karaman . .	103	69¾	31	20¼	432½	213½	139
Sidrowa . . .	120	81	36	23½	441	217¾	141¾
Airandschi Derbend .	148	100	44½	29	455¼	224¾	146¾
Aladscha . .	178	117	52	33¾	468	231	150¼
Eregli	190	128¼	57	37¼	476½	235¼	153
Bulgurlu . .	200	135	60	39	481½	237¼	154¾

Der Grundsatz beträgt für die Person und den km:

0,675 Pst. G. = 12,27 Pf. für die erste Klasse,
0,30 Pst. G. = 5.45 Pf. für die zweite Klasse,
0,196 Pst. G. = 3,56 Pf. für die dritte Klasse.

Für die direkten Fahrkarten von den Stationen der neuen Bahnstrecke nach Haidar-Pascha sind diese Tarifsätze noch ermäßigt worden.

Nach dem Konzessionstarif sind die entsprechenden Sätze:

0,675 Pst. G. = 12,27 Pf. für die erste Klasse,
0,500 Pst. G. = 9,09 Pf. für die zweite Klasse,
0,325 Pst. G. = 5,99 Pf. für die dritte Klasse.

Für den Personenverkehr zwischen der Anatolischen Eisenbahn und der Bagdadbahn können direkte Fahrkarten nur von Haidar-Pascha zu den einzelnen Stationen der Bagdadbahn, und von letzteren nur nach Haidar-Pascha genommen werden. Rückfahrkarten gibt es nicht. Die Gültigkeitsdauer der Fahrkarten ist von einem Tage für den Verkehr auf der Bagdadbahn, und von drei Tagen für den Verkehr zwischen dieser und Haidar-Pascha.

Für den Warenverkehr auf der neuen Linie gilt der Konzessionstarif, dessen Sätze pro Tonnenkilometer:

für Waren 1. Klasse 0,875 Pst. G. = 15,90 Pf.,
für die 2. Klasse 0,675 Pst. G. = 12,27 Pf. und
für die 3. Klasse 0,55 Pst. G. = 10,00 Pf. betragen.

Hierzu kommen pro Tonne 9 Pst. G. = 1,63 M. droits de manutention.

Die von der Bagdadbahn nach der Anatolischen Eisenbahn oder umgekehrt beförderten Waren genießen auf der letzteren ihre Tarifermäßigungen.

Für Weizen- und Gerstentransporte von den sieben Stationen: Madassun, Karaman, Sidrowa, Airandschi Derbend, Aladscha, Eregli und Bulgurlu nach Haidar-Pascha, Ismid oder Derindsche ist folgender Spezialtarif mit wesentlichen Ermäßigungen in Kraft gesetzt worden:

Spezialtarif für den Transport von Weizen und Gerste von den nachbenannten Stationen:

	nach Haidar-Pascha, Ismid, Derindsche 1 Wagenladung zu 15 Tonnen Pst. G.
Madassun	2162¾
Karaman	2417
Sidrowa	2550
Airandschi Derbend	2700
Aladscha	2700
Eregli	2800
Bulgurlu	2800

Die Fracht einer Wagenladung Weizen von 15 Tonnen beträgt augenblicklich von Bulgurlu nach Haidar-Pascha (950 km) 2800 Pst. G. = 527,27 M. und 20 Pst. G. = 3,63 M. droit de manutention, während dieselbe nach dem Konzessionstarif 3985 Pst. G. = 724,54 M. droit de manutention einbegriffen, kosten würde.

Die Fracht einer Wagenladung Weizen zu 15 Tonnen von Bulgurlu nach Smyrna beträgt augenblicklich 4505 Pst. G. = 810,9 M. und für Gerste 4905 Pst. G. = 891,81 M., während dieselbe nach Haidar-Pascha 2800 Pst. G. = 527,27 M. kostet.

Baumwollanbau im Wilajet Aleppo.

Die reichen Regenniederschläge im April und Mai 1903 sind den Baumwollfeldern im nördlichen Syrien sehr zustatten gekommen. Die Ernte des Jahres 1903 übertrifft diejenige des Vorjahres beinahe um das Doppelte, die Güte der Flocke hat indessen recht zu wünschen übrig gelassen. Gelitten hat die Baumwolle besonders dadurch, daß die reife Flocke auf den Feldern durch Unwetter überrascht wurde, welches der Zähigkeit der Faser sehr schadete und auch der primitiven Reinigung große Schwierigkeiten entgegensetzte:

Zu Anfang 1903 waren die Erlöse für die Ernte des Jahres 1902 ziemlich knapp bemessen; man zahlte bis zu 75 M. für 100 kg c. i. f. Hamburg für die recht schöne und reine Flocke. Durch die dann im Herbste einsetzende starke Haussebewegung der fremden Märkte erreichte die weniger gute Flocke der Ernte 1903 gegen Ende des Jahres 90 M. und wurde im Frühjahr 1904 bis zu 105 M. bezahlt. Die meisten Baumwollpflanzer haben im Jahre 1903 ein gutes

Geschäft gemacht, während die Exporteure durch die mit Beginn des russisch-japanischen Krieges eintretende Baisse sich in ihren Hoffnungen meist betrogen sahen. Die Gesamtausfuhr erreichte im Jahre 1903 nur etwa 200000 M., die Hauptausfuhr der Ernte 1903 erfolgte erst 1904.

(Nach einem Berichte des Kais. Konsulats in Aleppo.)

Die diesjährige Traganternte in Anatolien.

Das Ergebnis der diesjährigen Gummi-Traganternte in Anatolien wird auf etwa 4500 Sack (von je 60 bis 100 Oka) angegeben.

Gezahlt werden für:

weiße Sorten		21	bis	22	Piaster	pro	Oka.
blonde	„	15	„	16	„	„	„
gelbe	„	13	„	14	„	„	„
Skardo	. .	7	„	11	„	„	„

Handelsbericht des Kaiserlichen Konsulats in Buschär für das Jahr vom 21. März 1903 bis 20. März 1904.

(Erstattet im Mai 1904.)

Das am 20. März 1904 abgelaufene persische Kalenderjahr ist für den Handel von Buschär im allgemeinen günstig gewesen. Die Ernten der wichtigeren Ausfuhrprodukte waren infolge ausreichender Niederschläge durchschnittlich gute, die Anfuhren für die Ausfuhr über den Hafen von Buschär reichlich. Die gegen das Vorjahr gesteigerte Kaufkraft der wesentlich von den Erträgnissen der Landwirtschaft lebenden Bevölkerung Südpersiens wirkte günstig auf die Entwicklung des Einfuhrgeschäfts und trug dazu bei, die Preissteigerung in den meisten Einfuhrartikeln — teilweise eine Folge der erhöhten Zollsätze des zu Beginn des Jahres in Kraft getretenen neuen persischen Zolltarifs — weniger fühlbar zu machen.

Die Sicherheit des Verkehrs auf der Karawanenstraße von Buschär über Schiras nach dem Norden, der bedeutendsten Handelsstraße Südpersiens, erfuhr keine wesentliche Störungen.

Die Frachten im Karawanenverkehr waren durchweg hohe. Für Einfuhrartikel von Buschär nach Schiras schwankten sie zwischen 80 bis 130 Kran, für Ausfuhrartikel von Schiras nach der Küste zwischen 20 bis 62 Kran für je 100 Batman (à 3 kg).

Die Seefracht von Buschär nach London hielt sich infolge Zusammengehens der beteiligten Dampferlinien die erste Hälfte des Jahres hindurch auf 25 Schilling pro Ton und stand vom November 1903 bis März 1904 auf 27½ Schilling.

Die Wechselkurse, welche in Buschär nur für das Pfund Sterling und die Rupie notiert werden, hielten sich ziemlich in denselben Grenzen wie im Vorjahre. Der Kurs des englischen Pfundes schwankte zwischen 55½ und 58½ Kran, derjenige der Rupie zwischen 3,72 und 3,95 Kran. Eine Filiale der englischen Bank „Imperial Bank of Persia" ist bisher das einzige nach europäischen Grundsätzen geleitete Bankinstitut am Platze.

Der Wert des Gesamthandels von Buschär, der sich in Ein- und Ausfuhr im vorletzten Jahre (21. März 1902 bis 20. März 1903) auf 61 799 710 Kran oder 21,62 Millionen Mark (1 Kran gleich 0,35 Mark) belief, ist im Jahre 1903/1904 auf 91 352 816 Kran oder 31,97 Millionen Mark gestiegen. Davon entfielen auf die Einfuhr 66 694 818 Kran gegen 43 332 034 Kran im Vorjahre, auf die Ausfuhr 24 657 998 Kran gegen 18 465 676 Kran im Vorjahre.

Die Steigerung der Einfuhr wurde vornehmlich veranlaßt durch die vermehrte Einfuhr von Textilwaren, Metallen und Metallwaren und Zucker. An der Steigerung der Ausfuhr nahmen die meisten Ausfuhrartikel teil, insbesondere die Ausfuhr von Baumwolle, Getreide, Gummi und Teppichen.

Der Anteil der verschiedenen Länder an dem Handel mit Buschär berechnet sich für das Jahr 1903/1904 folgendermaßen:

An der Einfuhr:	Kran	An der Ausfuhr:	Kran
Großbritannien .	29171361	China	10000583
Britisch-Indien .	10157035	Britisch-Indien .	4750551
Frankreich	3973304	Großbritannien .	4671008
Deutschland . . .	2893141	Rußland	303260
Rußland	1340438	Frankreich	215850
Österreich-Ungarn	424763	Deutschland . . .	152837
Zusammen einschließl. der Einfuhr von anderen Ländern	66694818	Zusammen einschließl. der Ausfuhr nach anderen Ländern	24657998

Ostasien.

Einfuhr von Farben über Tientsin im Jahre 1903.

Das Farbengeschäft Tientsins, das nach wie vor fast ausschließlich in deutschen Händen liegt, hat sich im Jahre 1903 nicht auf der vorjährigen Höhe halten können. Infolge der verringerten Einfuhr von Baumwollwaren, insbesondere von Schirtings und T-Tüchern, war auch der Bedarf an Farbstoffen geringer, wovon außerdem noch größere unverbrauchte Vorräte aus dem Vorjahre vorhanden waren. Der Ausfall in Anilinfarben war sehr erheblich. Dagegen hat flüssiger Indigo, ein deutsches Erzeugnis, das seit seiner ersten Einführung im Jahre 1898 von Jahr zu Jahr mehr Aufnahme und Absatz in China gefunden und den vegetabilischen Indigo allmählich ganz aus dem Markte verdrängt hat, eine Zunahme um 350 % gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Die Aussichten für diesen Artikel sind weiter günstig. In Blauholzextrakt sind ganz ansehnliche Abschlüsse gemacht worden, allerdings zu wenig Nutzen lassenden Preisen. Der Wert der Einfuhr betrug 47 % weniger als im Vorjahre.

Die siamesische Tabakeinfuhr im Jahre 1903.

Nach den statistischen Zusammenstellungen wurden im Jahre 1903 nach Siam an verarbeitetem Tabak, Zigarren und Zigaretten eingeführt:

Von Singapore	für	99 914	Tikals.
„ Hongkong	„	332 375	„
„ China	„	11 771	„
„ Cochin-China	„	3 918	„
„ Indien	„	3 524	„
„ Birma	„	2 419	„
„ Großbritannien und Irland	„	21 999	„
„ Deutschland	„	13 967	„
„ Holland	„	10 723	„
„ Dänemark	„	23 529	„
„ Frankreich	„	3 512	„
„ Manila	„	37 258	„
„ Ägypten	„	12 624	„
„ Aden	„	8 128	„
„ Algerien	„	3 973	„
„ den Vereinigten Staaten von Amerika	„	8 138	„
„ der Schweiz	„	3 949	„
Zusammen (einschließlich anderer Länder)	für	605 502	Tikals.

Bezüglich des siamesischen Tabaksgeschäfts ist weiter zu bemerken, daß die britisch-amerikanische Tabaksgesellschaft (British American Tobacco Comp. Ltd.) seit einiger Zeit eine selbständige Vertretung in Bangkok besitzt, nachdem sie früher nur eine Agentur unterhalten hatte.

Die Gesellschaft hat große Aufwendungen gemacht, um sich in Siam ein Absatzgebiet zu schaffen. Dieselben sollen so bedeutend gewesen sein, daß man annimmt, daß sie in den ersten Jahren wohl kaum mit Gewinn arbeiten wird.

Die Gesellschaft setzt ihre Waren, die aus Tabak und Zigaretten bestehen, hauptsächlich an Chinesen und Siamesen ab.

(Bericht der Kais. Ministerresidentur in Bangkok.)

Schiffsverkehr in den Häfen von Schanghai und Wusung im Jahre 1903.

Im Jahre 1903 haben 488 Einklarierungen mit einem Raumgehalt von 784293 Reg.-Tons gegen 488 Einklarierungen von 816482 Reg.-Tons im Jahre 1902 stattgefunden.

Der Gesamtraumgehalt der deutschen Schiffe in Schanghai und Wusung weist demnach wieder einen Rückgang und zwar um 32189 Reg.-Tons auf.

Diese unerfreuliche Tatsache dürfte in erster Linie auf das weitere Abflauen des Frachtgeschäfts von Europa und Amerika nach Ostasien zurückzuführen sein. Der Gesamttonnengehalt der Frachtdampfschiffe der Hamburg-Amerika-Linie beträgt dementsprechend nur 88892 Reg.-Tons gegen 112873 Reg.-Tons im Vorjahre.

Auch die Yangtse-Dampfschiffe haben weniger Fahrten als im Jahre 1902 ausgeführt, und schließlich hat die Einstellung kleinerer Schiffe für den Reichspostdampferdienst eine Verminderung des Gesamtraumgehalts auch bei dieser Gruppe veranlaßt.

Eine Steigerung, und zwar um ungefähr 10000 Reg.-Tons macht sich dagegen bei den Küstendampfschiffen der Reederei Jebsen, Apenrade, bemerkbar, wenn auch der Versuch, mit dem Dampfschiff „Jacob Diederichsen" einen regelmäßigen Dienst zwischen Schanghai und Futschau zu unterhalten, schon nach kurzer Zeit wegen mangelnden Ertrages wieder aufgegeben werden mußte.

Erklärung des Hafens von Weihaiwei als Freihafen.

Nach einer Verordnung der chinesischen Zollbehörde soll der Hafen von Weihaiwei als Freihafengebiet angesehen werden. Es werden demgemäß für Durchfuhrwaren keine Zölle erhoben, und für ausländische Waren, die von dort wiederausgeführt werden, und für die der Einfuhrzoll, sowie für nationale Waren, für die der Küstenhandelzoll entrichtet ist, werden die Zölle zurückerstattet. Anderseits unterliegen einheimische Waren, die nach Weihaiwei tatsächlich ausgeführt werden, den tarifmäßigen Ausfuhrzöllen. (The Board of Trade Journal, No. 403 vom 18. August 1904.) — Tschangscha-fu, die Hauptstadt der Provinz Hunan ist vom 1. Juli ab dem fremden Handel geöffnet worden.

Indien und Australasien.

Deutschland im Handel mit der Präsidentschaft Bombay im Jahre 1903/1904.

Nach dem Jahresbericht des Bombayer Zollamts für die Präsidentschaft Bombay mit Ausschluß der Provinz Sind hat der Wert des gesamten Handels in der Zeit vom 1. April 1903 bis 31. März 1904 sich auf 1 546 978 549 Rupien = 2 134 830 397 M. nach dem Kurse von 1 Rupie = 1,38 M. belaufen. Hieran war der Handel der Regierung mit 254,3 Millionen Rupien beteiligt. Gegen das Vorjahr hat der Wert des Gesamthandels um 322 Millionen Rupien oder 26,3 % zugenommen.

Der kaufmännische überseeische Handel hatte einen Wert von 1101067477 Rupien = 1402173118 M., wovon 229,1 Millionen auf den Edelmetallverkehr fielen. Der Wert des Warenhandels betrug in

Einfuhr		299248919 Rup. =	412963508 M.
Ausfuhr:			
Wiederausfuhr	26506638		
Indischer Erzeugnisse	461219893	487716531 Rup. =	673048812 M.
Überhaupt		786965450 Rup. =	1086012320 M.

Er hat sich gegen das Vorjahr in der Einfuhr um 23,1 Millionen, in der Ausfuhr um 104,1 Millionen, insgesamt um 127,2 Millionen Rupien vermehrt. Die Einfuhr hat namentlich in Zucker, Metallen, Maschinen, Farbstoffen und Wollwaren, die Ausfuhr in Getreide, Baumwolle und Baumwollwaren zugenommen. Der Überschuß der Ausfuhr über die Einfuhr belief sich auf 188,4 Millionen Rupien.

Die einzelnen Länder waren an dem kaufmännischen überseeischen Warenhandel folgendermaßen beteiligt:

	Einfuhr	Ausfuhr	Vom Ganzen
	Wert in 1000 Rupien		%
Deutschland	11 425	39 384	6,42
Großbritannien	163 325	58 301	28,17
Frankreich	7 782	50 158	7,36
Belgien	12 939	40 637	6,81
Östereich-Ungarn	11 259	22 724	4,32
Italien	6 165	29 288	4,50
Rußland	9 912	4 142	1,79
Holland	3 848	5 332	1,17
Schweden und Norwegen	1 501	400	0,24
Spanien außer Gibraltar	27	7 644	0,96
Europa, zuzüglich der übrigen europäischen Länder	228 012	285 568	61,83
Mauritius	19 508	2 400	2,78
Sansibar	2 192	4 263	0,82
Deutsch-Ostafrika	4	710	0,10
Mozambique	84	5 562	0,72
Ägypten	1 958	3 391	0,08
Deutsch-Südwestafrika	—	170	—
Abessynien	37	905	0,12
Afrika, zuzüglich der übrigen afrikanischen Länder	24 001	19 560	5,53
China-Hongkong	7 121	53 863	7,75
China-Vertragshäfen	7 119	62 700	8,88
Japan	4 939	44 605	6,30
Siam	2 288	590	0,37
Java	1 764	83	0,24
Straits Settlements	2 314	4 553	0,87
Aden	1 490	13 137	1,86
Ceylon	404	2 820	0,41
Persien	4 103	9 824	1,77
Arabien	6 188	9 802	2,03
Asiatische Türkei	2 919	5 096	1,02
Aien, zuzüglich der übrigen asiatischen Länder	41 033	207 817	31,64
Vereinigte Staaten von Amerika	4 320	1 461	0,74
Australien	1 803	239	0,26

Der Handel Großbritanniens hat sich zwar gegen das Vorjahr in Einfuhr und Ausfuhr um etwa je 11 Millionen Rupien vermehrt, aber diese Vermehrung ist gering gegen die Zunahme des Handels des europäischen Festlandes. Daher ist auch sein Anteil um fast 2 % gesunken, und es macht im Einfuhrhandel kaum Fortschritte. Von den Ländern des europäischen Festlandes war der Handel Deutschlands

der größte. Der Bericht des Zollamts stellt ihn zwar hinter den Frankreichs und Belgiens. Aber da der Bericht nur die Verschiffungs- und Bestimmungsländer angibt, so entspricht das nicht den tatsächlichen Verhältnissen. Die Ausfuhr nach Belgien muß zur Hälfte Deutschland angerechnet werden, und von der Einfuhr über Belgien und Holland ist auch etwa die Hälfte deutscher Herkunft. Außerdem werden deutsche Waren über österreichische und italienische Häfen verschifft. Danach kann der Wert der Einfuhr auf etwa 20 Millionen, der der Ausfuhr auf etwa 55 Millionen Rupien geschätzt werden. Namentlich die Einfuhr hat gegen das Vorjahr beträchtlich zugenommen, nach dem Berichte des Zollamts allein um 2,9 Millionen Rupien. Belgien und Italien hatten auch eine größere Zunahme ihrer Einfuhr zu verzeichnen.

In dem Handelsverkehr mit Afrika und Asien waren die bedeutende Steigerung der Einfuhr von Zucker aus Mauritius und der Verschiffungen von Baumwolle nach Japan und von Baumwollgarn nach China besonders bemerkenswert.

Absatz für Eisenkonstruktionen mit Rabitzfüllungen und Gipsdielen auf den Philippinen.

Die Hausbauten der Eingeborenen werden auf den Philippinen meist aus Bambus und die Verschalungen aus Palmblättern hergestellt, auch das auf der Ausstellung in St. Louis errichtete Philippinendorf trägt diese charakteristischen Merkmale. Diese Bauten sind jedoch sehr feuergefährlich, angeblich sollen in einem Jahre etwa 2000 Häuser durch Feuer zerstört worden sein. Von Sachverständigen war deshalb darauf hingewiesen worden, daß sich auf den Philippinen ein großes Absatzgebiet für Häusergerippe in leichter Eisenkonstruktion mit Rabitzfüllungen und Gipsdielen bieten würde.

Nach einem von dem Kaiserlichen Konsulat in Manila erstatteten Bericht sind bisher Häusergerippe in Eisenkonstruktion für Fabriken und Kirchen in Manila vereinzelt zur Verwendung gelangt. Das Material stammt aus Deutschland, Belgien, Spanien und den Vereinigten Staaten von Amerika. Die Bauten sind aber zu jungen Datums, um ein abschließendes Urteil über die Rätlichkeit allgemeiner Verwendung zuzulassen.

Die Gefahren, die eine feste Eisenkonstruktion in solidem Fundament bei den häufigen, wenn auch nicht übermäßig starken Erdstößen birgt, sind allgemein anerkannt; doch wird ihnen neuerdings dadurch begegnet, daß die Verbindungen nicht fest, sondern lose hergestellt werden, so daß ein gewisser Spielraum bleibt, der ein Schwanken des Gebäudes ohne Zerreißen der Verbindungen und ohne Verbiegen der Eisenteile gestattet. Die Bedenken gegen Eisenkonstruktionen bei Ausbruch eines Feuers sind ebenfalls bekannt; bei den infolge der Sorglosigkeit der Philippiner häufigen Feuersbrünsten würden trotz aller äußeren Sicherung die im Innern befindlichen verbrennbaren Stoffe dem Feuer den Eingang nicht wehren.

Ferner ist es zweifelhaft, ob die Rabitzfüllungen, die in Manila noch nicht erprobt sind, schlechtere Wärmeleiter sind gegen die neunmonatige Gluthitze als die bisher üblichen Holzwände. Endlich kommt auch die Preisfrage in Betracht. In Manila würde ein Haus in Eisenkonstruktion trotz des Zolls von einem Golddollar für 100 kg sich nach sachverständigem Gutachten billiger stellen als ein Haus aus Holz; in den Provinzen mit hinreichenden Holzbeständen liegt das Verhältnis umgekehrt.

Jedenfalls steht fest, daß zur Zeit eiserne Wohnhäuser auf den Philippinen nicht errichtet sind, obwohl seit der Abtretung der Insel an die Amerikaner sehr viele neue Häuser entstanden sind, sie bauen nach dem System der amerikanischen cottages in Holz, da, abgesehen von den in massiven Quadersteinen errichteten wenigen offiziellen Bauten aus der spanischen Zeit, sich Steinbauten wegen der Erdbeben nicht bewährt haben. Gegen die Verwendung von Eisenkonstruktionen werden die oben angeführten Gründe geltend gemacht. Natürlich könnten solche immer nur für die Europäer und Amerikaner in Frage kommen. Die „Nipahäuser" der Eingeborenen bestehen aus Bambus und Palmblätterverschalungen. Solches Haus, das mehreren Familien Unterkunft gewährt, ist für 50—100 Silberdollar zu bauen und wird beim Umzug mitgenommen. Mit dieser Art von Architektur ist natürlich eine Konkurrenz in Eisenkonstruktion ausgeschlossen. Es wird daher für absehbare Zeit an eine Verwendung für Wohnhäuser nicht zu denken sein. Dagegen wird der Industriezweig bei dem Bau von Warenschuppen sehr wohl sich beteiligen können und, gut eingeführt, vielleicht ein dankbares Absatzgebiet finden. Regelmäßige Importeure sind noch nicht vorhanden, auch haben deutsche Banfirmen in Manila noch kein Wirkungsfeld gesucht.

Ausschreibungen.

Die Lieferung von 4000 Tonnen Steinkohlenbriketts ist von der Betriebsverwaltung der Damas Hama-Eisenbahn nebst Anschlußlinien in Beirut ausgeschrieben worden. Bewerbungen müssen bis spätestens zum 31. Dezember d. Js. in Beirut eingehen. Die Lieferung muß zwischen dem 15. Januar und 1. Februar 1905 beginnen und spätestens am 20. März beendet sein. Der Bewerber hat mit seinen Anträgen die Sorte der offerierten Briketts anzugeben. Unter den 4000 Tonnen Briketts dürfen an Abfall höchstens 10 % Stücke von mindestens 2 kg, 2 % Stücke von geringerem Gewicht und 2 % Staub enthalten sein. Die Lieferung der Briketts hat nach Wahl der Eisenbahnverwaltung zur Zeit des Zuschlags zu erfolgen: Entweder a) am Kai des Hafens auf Waggons geladen und aufgeschichtet, oder b) auf dem Bahnhof Beirut ausgeladen und aufgeschichtet, oder c) im Innenhafen von Bord eines Schiffes in ein anderes Schiff.

Für die einzelnen Arten der Lieferung sind folgende speziellen Vorschriften getroffen:

a) Für Briketts auf Wagen geladen und aufgeschichtet am Kai des Hafens.

Die Eisenbahnverwaltung verpflichtet sich, am festgesetzten Termin mindestens 10 Waggons pro Tag zur Verfügung des Lieferanten bereit zu halten.

Diese Mindestzahl von 10 Waggons pro Tag kann nach Belieben der Eisenbahn auf 15 Waggons erhöht werden, falls die Eisenbahn dem Lieferanten am Vorabend hiervon Kenntnis gibt.

Der Submissionspreis hat zu umfassen: den Einfuhrzoll, Kaiabgabe, eventuelle Terrainmiete für die vorläufige Niederlegung, die Kosten für die Wagenbeladung und das Wiegen, kurz Kosten aller Art; der Preis wird berechnet für das durch Verwiegung auf den bahnamtlichen Wagen nach Beladung der Wagen ermittelte Gewicht. (Forts. f.)

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, Februar. **No. 5.** **IV. Jahrgang.**

Die Erschließung des oberen Jangtsegebietes.

Sämtliche Nationen, die in China wirtschaftliche Interessen zu vertreten haben oder sich solche zu schaffen suchen, streben seit den letzten Jahren danach, das obere Jangtsetal ihrem Handel zu erschließen, dort Vertragshäfen von China zu erlangen und sich irgendwelchen Einfluß zu sichern.

England sucht nicht nur, den Jangtsekiang aufwärts kommend, sich dauernd dort festzusetzen, sondern die Expedition in Tibet hat wohl nicht allein den Zweck, eine Handelsstraße von Indien nach Tibet zu eröffnen, vielmehr scheint das endgültige Ziel ein Vorstoß gegen Szechuan, jene reiche, noch nicht erschlossene Provinz am aberen Jangtse, zu sein. Auch Frankreich ist bestrebt, von seinen südchinesischen Besitzungen heraufkommend, den Jangtse zu erreichen. Die Yunnanbahn, deren Ausführung in Angriff genommen ist, wird sicherlich den südlichen Teil des chinesischen Reiches weiter erschließen, und dann die Franzosen gleichfalls an die Provinz Szechuan heranführen. Das endgültige Ziel ist also auch für sie der obere Jangtse. Der täglich wachsende Einfluß Japans auf ganz China ist am besten auch in dem Jangtsetal zu verfolgen; seitdem Chanchitung, jener große Japanerfreund, als Generalgouverneur nach Wutschang zurückgekehrt ist, hat die an und für sich schon blühende Schiffahrt auf dem Jangtse eine weitere Stärkung erfahren, die durch den russisch-japanischen Krieg gar nicht berührt zu werden scheint. Deutsche Dampfer führen die Flagge bis nach Itschang — fast 1000 Seemeilen vom Meere ab gelegen —; amerikanisches, italienisches und belgisches Kapital ist in Eisenbahn- und Bergwerksunternehmen angelegt. So sucht jede Macht zur Erschließung dieses gewaltigen und aufnahmefähigen Hinterlandes beizutragen und ihren Angehörigen besondere Vorteile und Sicherheit zu verschaffen. Eine kurze Betrachtung dieses obersten Teiles des Jangtsekiang dürfte deshalb am Platze sein; wir wollen sehen, welche Versuche zur Erschließung dieser Gegend bereits gemacht sind, und welche Schwierigkeiten sich diesen Versuchen entgegengestellt haben, ferner aber, was dort eigentlich zu gewinnen und zu holen ist.

Bis Itschang ist der obere Jangtse für flachgehende Dampfer ohne Schwierigkeit schiffbar; hinter Itschang bis Wan-shien treffen wir aber jene Stromschnellen, die vorläufig einem regelmäßigen Dampfschiffsverkehr eine Schranke entgegensetzen. Seit 1861 beschäftigen sich nun eine ganze Menge Leute mit der Frage: Ist es überhaupt möglich, diese obere Strecke des Jangtse dem Dampfschiffsverkehr möglich zu machen, welche Art Dampfer braucht man dazu, oder wie sind sonst die Stromschnellen zu umgehen, um eine rationelle Ausbeutung des Hinterlandes zu ermöglichen?

Der erste Reisende, der diese Frage behandelte, ein Engländer namens Blakiston, kam zu dem Schluß, daß infolge des reißenden Stromes von gegen 10 Seemeilen die Dampfschiffahrt zwischen Itschang und Wan-shien unmöglich sei. Zur weiteren Verfolgung dieser Frage sandte auf Antrag der Handelskammer in Shanghai die englische Admiralität im Jahre 1869 zwei Seeoffiziere den Jangtse aufwärts, die hingegen den Strom von April bis September (also während des höchsten Wasserstandes) für Dampfschiffe mit geringem Tiefgang, aber starken Maschinen und kräftigem Steuerapparat für überwindbar erklärten. Mit theoretischen Erörterungen beschäftigten sich auch einige amerikanische Offiziere und englische Konsularbeamte. Aber erst, nachdem 1894 nach dem japanisch-chinesischen Kriege die Schiffahrt oberhalb Itschang den fremden Nationen freigegeben war, gelang es vier Jahre später, im Februar 1898, einem Engländer Archibald John Little, als erster die Stromschnellen in einem Dampfer zu überwinden; allerdings in der Weise, wie die chinesischen Dschunken dieselben auch befahren: sein Dampfer „Lee-chuen" mußte über die reißendsten Schnellen an Tauen von Land aus herübergetreidelt werden. Bei der schwierigsten Stelle, wo 12 Seemeilen Strom geloggt wurden, waren 300 Kulis hierzu angestellt, während außerdem noch die Maschine „Äußerste Kraft voraus" ging. Auf diese Weise kam dieser Dampfer, der nur 9 Knoten laufen konnte, in Chungking an und hatte damit als erster die Stromschnellen befahren. Mr. Little hielt die Dampfschiffahrt auf diesem Flußgebiet wohl für möglich, aber nicht für rentabel. Andere Reisende machten die Fahrt nun noch in Dschunken, sie hielten den Dampfschiffsverkehr je nach den Schwierigkeiten, die sich ihnen zufällig boten oder nicht boten, für möglich oder unmöglich.

Endgültige Resultate lieferten jedoch erst die Fahrten der englischen Flußkanonenboote „Woodcock" und „Woodlark", die, mit 13 Seemeilen Geschwindigkeit, eigens für diese Fahrt gebaut sind. Sie machten die erste Fahrt von Itschang nach Chungking im April und Mai 1900; „Woodcock" mußte auch über die reißendsten Stromschnellen hinübergezogen werden, während „Woodlark", der etwas mehr lief, den ganzen Weg nur mit eigener Maschinenkraft zurücklegte. Er hatte unterwegs allerdings einen Unglücksfall, der ihm leicht verhängnisvoll hätte werden können; kurz hinter einer Stromschnelle lief er plötzlich aus dem Ruder und mit voller Fahrt gegen das felsige Ufer. Seine vorderste wasserdichte Abteilung wurde eingedrückt und mußte an Ort und Stelle mit den einfachsten Bordmitteln repariert werden. Dies unterbrach die Fahrt des Flußkanonenbootes

natürlich für längere Zeit; dasselbe erreichte jedoch dann am 6. Mai 1900 ohne weitere Störung Chunking.

Nach diesen Kanonenbooten machte ein englischer Dampfer der Jangtse-Trading-Company „Pioneer" (jetzt „Kinsha") 2 Fahrten zwischen Itschang und Chungking; sein Deplacement betrug 350 t, seine Länge 55 m, seine Geschwindigkeit 14 Seemeilen. Er wurde nach den erfolgreichen Fahrten von der englischen Regierung aufgekauft und wird jetzt noch zum Dienst auf den Stromschnellen verwendet.

Der einzige deutsche Dampfer „Sui-hsiang" ein Raddampfer, etwas größer und schneller als der „Pioneer", der auch besonders für den Dienst auf den Stromschnellen gebaut war, ging gleich bei seiner ersten Fahrt verloren. Er wurde bei den Tungting-Schnellen — 40 Meilen oberhalb Itschang — gegen einen Felsen geworfen und ging unter (am 27. XII. 1900).

Die englischen Kanonenboote, sowie das für diesen Dienst dort auch stationierte französische „Olry" haben die Fahrten noch einige Male wiederholt. Ihnen wird sich dann in diesem Sommer noch das deutsche Flußkanonenboot „Vaterland", sowie ein japanisches zugesellen.

Nach allen Versuchen ist man jedoch in der Lage, sich ein Urteil über die Befahrbarkeit des oberen Jangtse zu bilden. Der Bericht der chinesischen Seezollverwaltung spricht sich hierüber folgendermaßen aus: „Für Handelsschiffahrt wird die Strecke zwischen Itschang und Wan-shien nie in Frage kommen. Die Schwierigkeiten und Hindernisse, die zu überwinden sind, die Verzögerungen und Ausgaben für das Schiff, die daraus entstehen, sind derartig groß, daß auf irgend ein Geschäft und Nutzen nicht zu rechnen ist. Daß es aber tatsächlich möglich ist, diese Strecke mit Dampfschiffen zu befahren, haben ja die Fahrten der Kanonenboote und des „Pioneer" zur Genüge gezeigt."

Im besonderen sind die Schwierigkeiten, die sich dem Seemann auf dieser Strecke bieten, folgende:

Der Strom ist nur vom April bis September zu befahren, im günstigsten Falle bis November. Also 4 Monate lang, vom Dezember bis März, bei dem niedrigsten Wasserstand des Jahres, wäre die Schiffahrt unbedingt ganz geschlossen. Die Fahrten des „Pioneer" und „Woodcock" haben in der günstigen Jahreszeit und bei hohem Wasserstand stattgefunden und sind geglückt, während „Sui-hsing" im Dezember, also bei niedrigem Wasserstand, verloren ging.

In zweiter Linie hindert die Schwierigkeit der Navigation den regelmäßigen Dampferverkehr. Denn der gewaltige Strom von 10 Seemeilen und das Fehlen jeglichen Ankergrundes und -platzes sind für die Schiffe schlimme Gefahren. Bei gutem Wetter kann man wohl guten Ankergrund entbehren; wenn jedoch ein Schiff in dieser Gegend von Nebel oder Regenböen überrascht wird, die ein Weiterfahren unmöglich machen, so wird es durch den starken Strom auf irgend einen Felsen geworfen und ist rettungslos verloren. Der Gegenstrom könnte ja wohl durch Schiffe mit starken Maschinen ausgedampft werden, die imstande sind, 16 Seemeilen zu laufen; diese Forderung würde jedoch Schiffe von mindestens 350—400 t. Deplacement nötig machen; dabei dürften dieselben wiederum nicht länger als 55—60 m sein. Denn das an und für sich schon schmale Fahrwasser — an einzelnen Stellen beträgt die Breite nur 200—300 m — mit seinen vielen Biegungen, Wirbeln und Strudeln ist zu günstigen Zeiten durch den Dschunkenverkehr vollständig in Anspruch genommen; bei den vereinzelten Fahrten der Dampfer hatte deshalb der Taotai von Chungking dieselben sperren lassen, um wenigstens die Kollisionsgefahr zu verringern. Kurz, nur eigens gebaute Dampfer mit besonders starken Maschinen und, wie das Beispiel des „Woodlark" zeigt, hervorragend schnell und kräftig arbeitendem Steuerapparat würden die Stromschnellen zwischen Itschang und Wan-shien befahren können.

Bevor wir nun die Frage erörtern, in welcher Weise denn überhaupt die Stromschnellen zu umgehen wären, müssen wir uns darüber klar werden, ob es sich überhaupt lohnt, einem derartigen Projekt näher zu treten, und was die Menschen dazu getrieben hat, die Dampfschiffahrt über die Stromschnellen zu versuchen und in das Hinterland vorzudringen.

Um einen allgemeinen Einblick zu erlangen, soll vorausgeschickt werden, daß von Wan-shien ab der Jangtsekiang bis Suifu, also hinter den Stromschnellen noch gegen 415 Seemeilen weit, befahren werden kann; von Suifu aus der Minfluß noch bis Chiating-fu, 135 Seemeilen weit, im ganzen also von Wan-shien aus noch eine Strecke von 550 Seemeilen der fremden Schiffahrt zugänglich ist.

Die hier schon so oft erwähnte Stadt Wan-shien ist ein Platz von größter Bedeutung; sie liegt oberhalb der Stromschnellen und ist deshalb der Sammelpunkt außerordentlich vieler Dschunken. Mit ihren 150000 Einwohnern ist sie einer der größten Plätze Szechuans, jener Provinz, die den ganzen oberen Jangtse einschließt. Der dortige Dschunkenverkehr wächst von Jahr zu Jahr, teils weil der Fluß dort ein breites Fahrwasser und damit auch einen guten Ankergrund bietet, teils weil Wan-shien ein großer Bauplatz für Dschunken ist. Wenn diese Stadt nun dem fremden Handel geöffnet wird, so wird sie voraussichtlich einen gewaltigen Aufschwung nehmen, da sie dann das Zentrum des Dschunkenverkehrs und des sich dann auch entwickelnden Dampferverkehrs oberhalb der Stromschnellen zu werden verspricht. Auch zur Anlage einer Bauwerft und Reparaturwerkstatt für Dampfer wäre Wan-shien der geeignete Platz, da Raum, Holzmaterial und Arbeitskräfte reichlich und billig vorhanden sind.

An der Mündung des Kungtau in den Jangtsekiang liegt die Stadt Fuchow. Sie ist bemerkenswert als Durchgangshafen für den Handel nach Hankou, der jetzt den Kungtau etwa 100 Seemeilen weit in südöstlicher Richtung hinaufgeht, dann über Land in östlicher Richtung, etwa 110 Seemeilen weit, nach Ching-chu-foo dirigiert wird, nun wieder dem Yuen-kiang folgt, der in den Tunting-See fließt, und schließlich, nachdem er Chang-teh, jene wichtige Stadt kurz vor der Mündung des Yuen-kiang in den Tunting-See, passiert hat, über den See selbst in den Jangtsekiang nach Hankou geht. An diesem Wege kann man sehen, in welcher umständlichen und schwierigen Weise die Stromschnellen umgangen werden müssen.

Unbestritten die Haupthandelsstadt nicht nur der Provinz Szechuan, sondern dieses ganzen inneren westlichen Teils von China ist Chunking. Schon 1891 wurde es dem fremden Handel eröffnet, aber erst im Anfang dieses Jahrhunderts ist der Handel so gewaltig in die Höhe gegangen; sein jährlicher Wert beträgt gegen 25 Millionen Haikwan-Taels. Am Einfluß des Kialingflusses in den Jangtsekiang gelegen, ist es das Handelszentrum des gesamten fremden Handels, der von hier aus durch kleine Dschunken die verschiedenen Nebenflüsse heraufbefördert wird; seine Bevölkerung wird auf 300000 Seelen geschätzt.

Es ist unmöglich, die Menge kleinerer Städte — Hochow, Chin-ching, Nanpu, Luchow usw. —, die an dem oberen Jangtsekiang und seinen Nebenflüssen noch liegen, näher zu charakterisieren; nur auf die Bedeutung von Suifu und Chiating-fu soll noch hingewiesen werden. Suifu, eine Stadt von 150000 Einwohnern, ist der oberste Punkt des Jangtse, der noch von Dampfern von 2—$2^1/_4$ m Tiefgang erreicht werden kann. Daher ist es das Handelszentrum für alle Waren, die von hier aus tief ins Innere Chinas gehen. Noch den hier mündenden Minfluß hinauf bis Chiating-fu können Dampfer von weniger als 2 m Tiefgang gelangen; dann aber setzen die Tiefenverhältnisse des Minflusses dem Vordringen des Dampfschiffes ein unüberwindliches Hindernis entgegen, so daß Chengtu-fu, eine Stadt von 400000 Einwohnern, nur noch durch Dschunken zu erreichen ist. Hierin liegt aber die Wichtigkeit Chiating-fus als Vorhafen und als Endpunkt einer möglichen Dampfschiffsverbindung; ferner aber darin, daß es am Zusammenfluß dreier Flüsse liegt, die ihrerseits wieder die fremden Güter ins Herz Chinas hineintragen.

Die menschenreichen Provinzen am oberen Jangtse, die großen Städte daselbst, sind bisher noch fast gar nicht in den Arbeitskreis der westlichen Kulturvölker hineingezogen worden. Das Land daselbst ist aber nicht nur aufnahmefähig, sondern, soweit westliche Kultur hat vordringen können, aufnahmebedürftig. Ebenso wie es aber in wenigen Jahrzehnten Absatzgebiet für Waren aller Art zu werden verspricht, wird es in ganz hervorragender Weise imstande sein, sobald sachverständige Hand den Boden des Landes erschlossen hat, mit anderen Ländern an Ausfuhr in Konkurrenz zu treten. Bisher beschränkte sich diese auf Seide, Reis, Wachs, Häute, Leder, Federn, Borsten, Rhabarber, Moschus, Opium, kurz Dinge, die mehr oder weniger in China selbst gleich verbraucht oder verarbeitet werden. Der Boden der Provinzen am oberen Jangtse birgt aber ganz andere Schätze: nämlich Kohlen, Salz, Edelmetalle und Erze. Die Ausbeutung desselben in dieser Richtung hat bisher jedoch unter dem Aberglauben des chinesischen Volkes zu leiden gehabt, das die Anlagen größerer Bergwerke und Minen verhinderte, da durch diese Erdbauten der „große Erddrache" geweckt und gestört würde. Erst in den letzten Jahren ist dieser Aberglaube teilweise überwunden; da bietet sich aber in jüngster Zeit ein weiteres Hindernis der Erlangung von Bergwerk- und Minenkonzessionen. Mit der Erkenntnis des ihrem Lande innewohnenden unerschöpflichen Reichtums entstand natürlich bei den Chinesen der Wunsch, diese Schätze auch für sich selbst auszunutzen und nicht der weißen Rasse die Nutznießung derselben zu überlassen. Anfangs war dies nicht möglich, nur der Europäer war in der Lage, Berg- und Hüttenwerke anzulegen. Von ihm haben die Chinesen aber gelernt, und so kommt es, daß in neuester Zeit den Europäern in der Erlangung von Bergwerk- und Minenkonzessionen im oberen Jangtsetal große Schwierigkeiten gemacht werden. Die Chinesen wollen jetzt selbst die Konzessionen haben; Europäer als Leiter ihrer Unternehmungen sind ihnen allerdings erwünscht. Trotzdem scheint das Hinterland des oberen Jangtsetales groß genug zu sein, um Europäer und Chinesen in friedlichem Wettbewerb nebeneinander wirken zu sehen.

Da eine völlige Ausnutzung des Landes jedoch nur bei einer guten Verbindung möglich ist, zu Wasser diese aber hinter Itschang durch die Stromschnellen unterbrochen ist, so ist vor wenigen Jahren das Projekt aufgetaucht, die Stromschnellen durch eine Eisenbahn zwischen Itschang und Wan-shien zu umgehen. Diese würde so das verbindende Glied zwischen dem westlichen China und der Küste bilden, und es ist auch keine Frage, daß sie in absehbarer Zeit gebaut wird. Von wem die Bahn gebaut werden wird, scheint auch nicht mehr zweifelhaft: so, wie England die erste Nation gewesen ist, die die Fahrbarkeit des oberen Jangtse erprobt hat, und kein Geld, keine Mühe und kein Personal geschont hat, die Erschließung und Kenntnis des Hinterlandes zu fördern, so sicher wird es wohl auch, sobald seine durch den südafrikanischen Krieg geschwächte Finanzkraft sich wieder völlig gehoben hat, diesem Unternehmen näher treten. Schon sieht es scheel auf alle übrigen Nationen, die ihm eventuell hier konkurrieren könnten; durch englische Zeitungen und Flugschriften in Ostasien wird darauf immer wieder hingewiesen, daß England die Macht gewesen ist, die das Innere dieses Teils China eigentlich „entdeckt" hat, daß England sich aber auch diese Handelsstraße für die Zukunft sichern muß. Es sei keine Zeit zu verlieren, wenn es seinen Handel in Ostasien auf der alten Höhe halten und sich nicht von anderen Nationen verdrängen lassen wolle. Mit Neid und nur widerwillig sieht es unsere Dampfer auf dem Poyang- und Tunting-See die deutsche Flagge zeigen, absichtlich bauscht es jede erlangte Konzession einer deutschen Firma oder jeden Erfolg deutschen Handels als etwas Unerhörtes auf, kurz, wittert sehr deutlich seinen Rivalen. Leider hat sich bisher die deutsche Hochfinanz noch nicht in dem Maße an der wirtschaftlichen Erschließung Chinas, speziell des Jangtses, beteiligt, wie das gerade bei England und Amerika der Fall ist. Wir wollen hoffen, daß die Berichte über die letztjährige Reise der Handelskommission in China unter der Führung des Professors Dr. Betz in gebührender Weise das obere Jangtsetal, insonderheit die Provinz Szechuan, würdigen, und es dadurch gelingt, auch weitere Kreise für „das Herz Chinas" zu interessieren!

Die Entwicklung der deutsch-asiatischen Schiffahrt.

Ludwig Grießbauer, Frankfurt a. M.

II.

Deutschland, dessen Handelsflotte in den letzten Jahrzehnten ein so gewaltiges Anwachsen zu verzeichnen hat, dessen Handel mit außereuropäischen Ländern und, namentlich mit Asien, eine so rapide Steigerung aufzuweisen hat, besitzt heute nur das kleine Prachtgebiet von Kiautschou mit einem Flächeninhalt von rund 500 Quadratkilometer.

Fragen wir uns, warum wir erst so spät in die Reihe der seefahrenden Völker eingetreten sind, obwohl doch bereits im 17. und 18. Jahrhundert energische Anstrengungen gemacht wurden, unserem Volke einen Platz unter den handeltreibenden Nationen zu sichern, und fragen wir uns ferner, worin die Ursachen der damaligen Mißerfolge und die Gründe des rapiden Anwachsens unseres modernen Handelsverkehrs mit Asien zu suchen sind, so müssen wir einen kurzen historischen Rückblick auf diese ersten Versuche werfen.

Es fehlte in der genannten Zeitepoche so ziemlich alles, was der Entwicklung eines überseeischen Handels not tut.

Die politischen Verhältnisse unseres Vaterlandes waren für so weittragende Ideen noch nicht reif, es fehlte Preußen an dem nötigen Küstengebiet, um eine Seemacht ausbilden zu können, an geeigneten Häfen als unbedingt notwendigen Ausfalltoren für den Handel und an einer seetüchtigen Bevölkerung. Holland war vom Reiche losgetrennt, Hannover stand unter englischem Einfluß, Westpreußen war polnisch, Mecklenburg, Oldenburg, Bremen und Hamburg waren kleine, für sich allein machtlose Gebiete und das heilige römische Reich deutscher Nation konnte den Schutz und den Rückhalt nicht bieten, den eine Handelsflotte und namentlich eine jungaufstrebende dringend nötig hat. Der Mangel an Kapital und kaufmännischer Initiative und das Fehlen einer Industrie, mit deren Erzeugnissen wir die importierten Produkte hätten bezahlen können, erschwerten weiterhin das Aufkommen eines Seehandels in größerem Maßstabe.

Und trotz dieser gewaltigen Schwierigkeiten versuchte der Große Kurfürst, in Erkenntnis der Richtigkeit der Tatsache, daß „Seefahrt und Handlung die fürnehmsten Säulen eines Staats sind" nicht nur im Interesse seines kleinen brandenburgischen Staats, sondern auch — und das beweist den weiten Blick dieses Fürsten — im Interesse des Reichs eine Kolonialpolitik ins Leben zu rufen, die weniger den Zweck des Landerwerbs, als vielmehr den Zweck der Förderung des Handels haben sollte. Wenn man berücksichtigt, in welchem Zustand sich die brandenburgischen Lande infolge der verheerenden Wirkungen des 30jährigen Kriegs befanden, wie Handel und Verkehr durch die Verarmung und Verelendung des ganzen Volkes daniederlagen, dann wird man die mutigen Bestrebungen des Großen Kurfürsten auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik, sein Verständnis und seine Fürsorge für die Bedürfnisse seines Volkes doppelt anerkennen müssen.

Sein Aufenthalt bei den seekundigen Holländern hatte ihn die Vorteile eines ausgedehnten Seehandels für ein Volk erkennen lassen. Es gelang ihm, den holländischen Admiral Arnoult Gijsels van Lier, der lange Jahre in hervorragenden Stellungen bei der holländisch-ostindischen Kompagnie tätig gewesen war, im Jahre 1647 in seine Dienste zu bekommen und in ihm einen überaus tüchtigen, erfahrenen, energischen und weitblickenden Mann zu gewinnen.

Der koloniale Gedanke sollte durch die Gründung einer brandenburgisch-ostindischen Handelskompagnie Verwirklichung finden. Das Kapital dieser Gesellschaft wurde auf 1 Million Taler normiert. Ihre Privilegien beschränkten sich auf den Handel mit Ostindien und umfaßten das Recht des Landerwerbs, der Erbauung von Festungen, des Abschlusses von Verträgen mit den Landesfürsten und der Kriegsführung mit diesen. Ferner wurden ihr die Ausübung der Justiz und die Anstellung von Beamten zugebilligt. Das oberste Aufsichtsrecht und die Anstellung des ersten Präsidenten behielt sich der Große Kurfürst vor. Nach langwierigen und schwierigen diplomatischen Verhandlungen gelang es endlich, auch von Dänemark für die Durchfahrt der Kompagnieschiffe durch den Sund die gleichen Zollvergünstigungen zu erlangen, die den niederländischen Schiffen zugestanden waren. Mit vieler Mühe war es Gijsels gelungen, auch einige Interessenten für die kolonialen Bestrebungen zu finden.

So schien der Boden für das Aufkommen eines überseeischen Handels einigermaßen geebnet zu sein.

Aber politische Gründe zwangen den Großen Kurfürsten, die Weiterverfolgung seiner Pläne vorerst aufzugeben.

Im Jahre 1650 wurden die Verhandlungen mit den Interessenten von neuem aufgenommen. Namentlich wurde versucht, die Hansestädte zur Beteiligung zu gewinnen. Eine definitive Zusage war aber nirgends zu erreichen, überall begegnete man denselben Bedenken, mit denen auch heute noch unsere kolonialen Bestrebungen vielfach zu kämpfen haben.

Trotzdem schien es aber, als sollte diesmal der Große Kurfürst mehr Erfolg haben. Mit Dänemark wurden diplomatische Verhandlungen aufgenommen, die den Erwerb der dänischen Besitzungen an der Küste von Koromandel zum Ziele hatten. Der günstige Fortgang dieser Verhandlungen erfüllte den Großen Kurfürsten wieder mit neuem Mut. Alle Anstrengungen aber, in weiteren Kreisen Interesse zu erregen und Kapital aufzubringen, schlugen fehl, und schweren Herzens mußte der ganze Plan wieder fallen gelassen werden. Der Große Kurfürst konnte noch froh sein, daß ihn der König von Dänemark ohne weitere Schwierigkeiten von den bereits eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen wegen der käuflichen Übernahme des dänischen Kolonialbesitzes entband.

Alle Mißerfolge konnten aber diesen energischen Fürsten an der Spitze des brandenburgischen Staates nicht veranlassen, den kolonialen Gedanken überhaupt aufzugeben.

Dieser Gedanke bekam neue Gestalt, als die kriegerischen Erfolge des brandenburgischen Heeres die Souveränität Preußens zur Folge hatten. Wieder war es Gijsels, der berufen wurde, die einleitenden Verhandlungen zu führen, und zwar diesmal mit dem Kaiser Leopold II. in der Hoffnung, durch die kaiserliche Vermittlung auch Spaniens Beteiligung erwirken zu können. Aber der kurfürstliche Plan bekam während dieser Verhandlungen eine ganz andere Gestalt. Da Afrika und Madagaskar in den Kreis der Handelsbeziehungen einbezogen werden sollten, wurde die Basis für die Gründung eine viel breitere. Auch hoffte man in Wien, im Gegensatz zu den Absichten des Großen Kurfürsten, der katholischen Kirche in den neu zu erschließenden Ländern ein weites Gebiet für Missionstätigkeit eröffnen zu können, und in Spanien gab man sich dem Gedanken hin, die neu zu gründende Handelskompagnie, die den Namen „Deutsche Kompagnie" oder „Deutsche Fürstenkompagnie" erhalten sollte, zu kriegerischen Unternehmungen gegen Portugals Kolonien verwenden zu können.

Der ursprüngliche Zweck der vom Großen Kurfürsten geplanten Handelskompagnie war dadurch ganz verloren gegangen. Die Situation wurde noch vollkommen geändert, als Brandenburg während der Verhandlungen mit dem Reich und Spanien einen Handels- und Freundschaftsvertrag mit England abgeschlossen hatte. Durch diesen Vertrag wäre der Große Kurfürst außerstande gewesen, den spanischen Gelüsten auf die portugiesischen Kolonien nachzugeben, und zwar deshalb, weil der ihm befreundete König von England mit einer portugiesischen Infantin verheiratet war.

So brachten politische Gründe auch den zweiten Plan der Gründung einer asiatischen Handelskompagnie zum Scheitern.

Jahrelang ruhten nun die Pläne des Großen Kurfürsten, mit den asiatischen Ländern in direkten Handelsverkehr zu kommen. Keineswegs ruhten aber die kolonialen Pläne überhaupt, und nichts wurde versäumt, um die Seeschiffahrt nach

Kräften zu unterstützen und zu heben. Bekannt ist die Gründung der brandenburgisch-afrikanischen Kompagnie vom März 1682 und die unter dem Schutze des Großen Kurfürsten von Raule unternommene afrikanische Expedition, die zur Gründung der Ansiedlung Groß-Friedrichsburg an der westafrikanischen Küste führte. Ferner sei hier erwähnt, daß durch den Abschluß eines Schiffahrts- und Handelsvertrags mit den ostfriesischen Ständen Emden zum Ausgangspunkt für den Seeverkehr bestimmt wurde, wodurch man die gefährliche und auch kostspielige Durchfahrt durch den Sund umging.

Noch einmal trat die Idee der Gründung einer ostindischen Handelskompagnie auf. Es sollten durch Vermittlung des berühmten Weltreisenden Tavernier Handelsbeziehungen mit dem mächtigen Großmogul Aurangseb in Dehli angeknüpft werden, das Unternehmen kam aber nicht zustande.

Der ausgeprägten Energie des Großen Kurfürsten, der nichts unversucht ließ, um Brandenburg-Preußen die Tore des Welthandels zu öffnen, war es nicht gelungen, die Schwierigkeiten, die seinen kolonialen Plänen von allen Seiten erwuchsen, zu beseitigen und seinem Volke eine dauernde Stellung auf der See zu verschaffen. Unter seinem Nachfolger verschwand Brandenburg wieder vollkommen aus der Reihe der Kolonialstaaten.

Friedrich Wilhelm I. ließ sich auf Gründungen nicht ein, trotzdem verschiedene Anerbieten an ihn herantraten, und zwar aus Rücksicht auf die feindselige Haltung, die von England und Holland zu erwarten gewesen wäre. Er stellte lediglich fremden Kaufleuten Pässe aus, so z. B. im Jahre 1721 einen solchen für einen englischen Kaufmann für ein Schiff von Ostende nach Mokka und der Malabarküste, im Jahre 1725 für einen Bretagner für ein Schiff von Hamburg nach Ostindien, und im Jahre 1729 für ein Schiff der Ostender Kompagnie für eine Fahrt nach China. Dieses letztere Schiff „Apollo" trat für Johann Adam Pruner und Konsorten in Linz unter Michael Cayphas seine Fahrt nach China an und lief am 12. September 1731 unter preußischer Flagge in den Hamburger Hafen ein. Gegen diesen Handel wurde aber seitens Hollands und Englands energischer Protest erhoben.

Erst Friedrich der Große versuchte wieder, trotz aller innerpolitischen Schwierigkeiten, direkte Handelsbeziehungen mit fremden Ländern anzuknüpfen und dadurch neuerdings in den Kampf um den Welthandel einzutreten. Auch ihm dienten die erfolgreichen Unternehmungen der überseeischen Handelskompagnien fremder Staaten als Vorbild.

Allerdings hatten sich die Verhältnisse zugunsten der Ausführung kolonialer Gedanken etwas geändert. Stettin und Emden, zwei bedeutende Hafenplätze, waren an Preußen gefallen, die Oder durch die Erwerbung Schlesiens ein preußischer Fluß geworden, und der heimischen Industrie wurde alle Sorgfalt zu teil, um das Land nach Möglichkeit vom Ausland unabhängig zu machen. Durch die kriegerischen Erfolge Preußens, die ganz Europa in berechtigtes Staunen versetzten, war das Ansehen dieses Landes im Ausland derart gestiegen, daß die Unternehmerkreise mit Recht hoffen durften, daß einer Handelskompagnie unter dem Schutze Preußens von seiten der anderen seefahrenden Staaten nicht mehr die Schwierigkeiten in den Weg gelegt würden wie früher.

Wie unter dem Großen Kurfürsten, so kam auch diesmal wieder der Anstoß zur Gründung der ersten asiatischen Handelskompagnie Friedrichs des Großen von außen.

In der Weltlage hatten sich bedeutende Machtverschiebungen vollzogen. Die englische Marine hatte den französischen und holländischen Handel lahmgelegt. Da die französische Ein- und Ausfuhr in der Hauptsache von holländischen Schiffen bewerkstelligt worden war, so kam Frankreich durch die Beseitigung des holländischen Zwischenhandels in eine unangenehme Lage. Es wandte sich deshalb an Preußen und versprach namentlich Emden die Zuwendung eines ausgedehnten Handels. Friedrich II. war nicht abgeneigt, dieser Anregung Folge zu leisten, er verlangte aber, „daß dieser Handel nicht auf eine willkürliche Zeit (also nur während des Kriegs zwischen England und Frankreich) sondern vermittels eines ordentlichen und beständigen Commerce Tractats mit Frankreich eingerichtet und geführet werden müßte". Zwar verhinderte der Friedensschluß zwischen England und Frankreich das Zustandekommen eines Vertrags des letztgenannten Staats mit Preußen, aber für Preußen war durch die Veränderung der Machtverhältnisse auf der See nunmehr der Zeitpunkt gekommen, einen überseeischen Handel zu begründen.

Lange und schwierige Verhandlungen führten endlich im Jahre 1752 zur Gründung einer Asiatischen Handlungskompagnie in Emden.

Im Februar 1752 ging das erste Schiff dieser Kompagnie „Der König von Preußen" unter Kapitän Carl Glaitschke aus Pillau nach China in See. An Bord befanden sich 120 Matrosen, 12 Grenadiere und 36 Kanonen. Wie es in einem Aktenstück heißt, nimmt das Schiff „nicht mehr mit, als einige feine Tücher und Ettamins aus Berlin, eine Partie Bley, alles übrige an Geld". Ganz glatt sollte die erste Fahrt des brandenburgischen Schiffes aber nicht vorübergehen. Das englische Kriegsschiff „Surprise" hielt den Segler an, durchsuchte ihn und nahm auch einige Matrosen als angeblich gegen ihren Willen an Bord gehaltene englische Untertanen weg. Auch holländischerseits wurde Einspruch gegen die Absichten der Emdener Kompagnie, mit Indien und China Handel zu treiben, erhoben.

Aber schon im September 1752 konnte das zweite Kompagnieschiff „Die Burg von Emden" unter Kapitän Peter Deus aus Dünkirchen mit 130 Mann und 34 Kanonen nach China in See gehen. Auch wurde bestimmt, daß fernerhin die Schiffe in Emden auf eigenen Werften erbaut werden sollten.

Interessant ist es, einen Blick in die Bilanzen der Asiatischen Handlungskompagnie zu werfen, die einen Aufschluß über die Kosten einer solchen Expedition geben.

Danach sind für „Der König von Preußen" 375 200 Taler (69 900 Taler für Ankauf und Ausrüstung, 24 600 Taler für Viktualien und drei Monate Gage, 15 700 Taler für Waren, 216 000 Taler an barem Gelde in Piastern und 49 000 Taler für Versicherungsprämie) und für „Die Burg von Emden" 309 845 Taler verausgabt worden (davon 42 900 für Ankauf und Ausrüstung, 23 000 für Viktualien und drei Monate Gage, 200 000 für Waren und bares Geld und 43 945 Taler für Versicherungsprämien). Beide Schiffe waren für 470 000 Taler versichert und zwar

für 177 000 Taler in London zu 16 1/16 % Prämie
„ 160 000 „ „ Rouen „ 10 % „
„ 60 000 „ „ Hamburg „ 14 % „
„ 63 000 „ „ Kopenhagen und
„ 10 000 „ bei verschiedenen Partikuliers.

Ein drittes Schiff, ein ehemaliges Kriegsschiff, wurde in Amsterdam angekauft. Seine Tragfähigkeit betrug 800 Tonnen.

Nach etwa 16monatiger Abwesenheit, wovon $4^1/_2$ Monat auf den Aufenthalt im Hafen von Kanton entfallen, langte am 6. Juli 1753 „Der König von Preußen" nach glücklicher Fahrt wieder im Hafen von Emden an. Etwa 16% der Besatzung, nämlich 20 Matrosen waren auf der Hin- und Rückfahrt gestorben, ein Beweis für die mangelhaften hygienischen Verhältnisse, die auf den Schiffen der damaligen Zeit herrschten. Auf der Hinfahrt waren nur Kap Angri auf Java, auf der Rückfahrt nur St. Helena angelaufen worden, um Erfrischungen aufzunehmen. Nach einem Bericht des Präsidenten der ostfriesischen Kammer, Daniel Lentz, wurde die Besatzung von den „Sinesen, die vorhero schon vieles von den Preußen gehört" und sich gefreut hätten, diese Nation nunmehr auch kennen zu lernen, auf das freundlichste aufgenommen und ihr alle Handelsfreiheiten eingeräumt, die andere Nationen dort genießen. In dem erwähnten Bericht heißt es weiter: „Ein Mandarin, als er den preußischen Adler in der Flagge betrachtet, hat gesaget: „Wir haben dergleichen großen Vogel schon ehemals hier gesehen, ihm aber keine Dauer zugetraut, weil er zwei große Köpfe hatte, dieser große Vogel, der nur einen Kopf hat, wird es länger aushalten."

Wenn auch der finanzielle Erfolg dieser ersten asiatischen Fahrt kein hervorragender war, so wird doch berichtet, daß das tatsächliche Gelingen der Fahrt auf die Handelskreise anregend gewirkt habe, und daß das Interesse an dem Unternehmen gewonnen habe. Die mitgebrachten Waren fanden reißenden Absatz. Die gesamte Ladung hatte ein Gewicht von 546678 Amsterdamer Pfund und bestand in der Hauptsache aus Tee, Rohseide, seidenen Stoffen, Porzellan, Gewürzen usw. Der Einkaufspreis sämtlicher Waren belief sich auf 216969 Taler 35 Stüber (1 Taler = 3 Mark oder 54 Stüber), die Versteigerung der Fracht ergab einen Erlös von 439888 Taler 15 Stüber, nach Abzug der ungeheuren Spesen, Versicherungsprämien usw. aber nur einen Reingewinn von 57935 Taler 41 Stüber. Zieht man noch die notwendigen Abschreibungen in Betracht, so wurde das festgelegte Kapital mit 5% verzinst.

Außer den beiden genannten Schiffen „Der König von Preußen" und „Die Burg von Emden" wurden noch im Laufe der Jahre die weiteren Schiffe „Prinz von Preußen" und „Prinz Ferdinand von Preußen" in Dienst gestellt, insgesamt also 4 Schiffe.

Trotz scheinbarer Blüte und trotz der Erfolge, die die Existenzberechtigung des ganzen Unternehmens nachwiesen, waltete kein günstiger Stern über der Kompagnie. Der Ausbruch des 7jährigen Kriegs und seine Folgen für das gesamte Staatswesen, die politische Unsicherheit, der zunehmende Neid der anderen Nationen, die Zurückhaltung der Kapitalisten und nicht zum wenigsten die inneren Streitigkeiten in den Verwaltungsorganen der Kompagnie hatten die Liquidation der Gesellschaft, die einen so vielverheißenden Anfang genommen hatte und einer glänzenden Zukunft entgegenzugehen schien, zur Folge. Im Jahre 1757 hatte sie zu existieren aufgehört.

Die zweite, unter Friedrich dem Großen Anfang der fünfziger Jahre gegründete Königlich Preußische Bengalische Handlungskompagnie, deren Schiff „Prinz Heinrich von Preußen" an der Mündung des Ganges strandete, nahm ein klägliches Ende. An diesen Schiffsunfall knüpften sich unerquickliche Prozesse an, die schließlich auch den Untergang des ganzen Unternehmens zur Folge hatten.

Aber kein Mißgeschick konnte den König zur Aufgabe seiner kolonialen Pläne zwingen.

Die nächsten Jahre nach dem großen Kriege werden von den verschiedensten Versuchen ausgefüllt, Handlungskompagnien für den asiatischen Handel ins Leben zu rufen, wobei sich der König in der Hauptsache auf Ausländer stützte. Von den, zum Teil recht abenteuerlichen Vorschlägen, die dabei zutage traten, kam keiner zustande.

Noch einmal unter der Regierung des großen Königs war ein Aufflackern zu verzeichnen, als im Jahre 1781 ein Unternehmer, Kapitän Ostveen für sein Schiff „Der Präsident" einen Seepaß und Pavillon nach Ostindien und China erhielt. Das Schiff fuhr am 4. Februar 1782 von Emden ab. Es bildete sich infolge dieser Fahrt nochmals eine ziemlich lose Vereinigung von Interessenten, deren Schiffe „Asia" im November 1782 und „Prinz Friedrich Wilhelm von Preußen" im Dezember 1783 nach Ostindien und China in See stachen. Die Ladung, die von den genannten 3 Schiffen am 1. Dezember 1784 bezw. 6. Juli 1785 bezw. 29. Juni 1786 in die Heimat gebracht wurde, bestand in der Hauptsache aus Pfeffer, Javakaffee, Tee, Zinn, Zeugen, Garnen, Arrak usw. Batavia, Bombay, die Malabarküste, Surate, Kanton waren angelaufen worden. Da die Unternehmer mit Rücksicht auf die teuren Zeiten mit ganz unverhältnismäßig hohen Spesen zu rechnen hatten, war der finanzielle Erfolg ein ganz minimaler und bot keinen Anreiz für weitere Unternehmungen. Die Fregatte „Prinz Friedrich Wilhelm von Preußen" unternahm im Jahre 1786 noch eine letzte Fahrt nach Kanton. Über den Ausgang derselben sind keine Berichte vorhanden, und man kann daraus wohl schließen, daß auch hier von einem Erfolg nicht geredet werden konnte.

Welche Unsummen an Kapital, Intelligenz, Kraft und Energie sind seit der Zeit des Großen Kurfürsten aufgewendet worden, um Brandenburg-Preußens Ansehen auch auf den überseeischen Handel auszudehnen! Wenn man überhaupt von Erfolgen reden will, so waren diese nur ganz vorübergehend, ein Beweis dafür, daß Zeit und Volk für Unternehmungen so großen Stils noch nicht reif waren, daß die Basis zur gesunden Entwicklung eines solchen Handels im Lande selbst erst geschaffen werden mußte. Erst einer späteren Zeit sollte es vorbehalten bleiben, den oben zitierten Ausspruch des chinesischen Mandarinen wahr zu machen.

Chinesisches Papiergeld.

Es muß den Chinesen zugestanden werden, daß sie zuerst auf die Idee gekommen sind, außer Gold, Silber und Kupfer auch Papier als Verkehrsmittel anzuwenden. Viele Jahrhunderte, ehe man in Europa an die Ausgabe von Banknoten dachte — es geschah dies zuerst in Stockholm im Jahre 1668 — bedienten sich die Chinesen nicht nur in ausgedehnter Weise des Papiergeldes, sondern sie hatten auch verschiedene praktische Erfahrungen mit demselben gemacht und Theorien über seine Anwendung aufgestellt. So wußten sie, daß das Fallen des Papiergeldes im Werte

die direkte Folge davon sei, daß zuviel davon in Umlauf gesetzt war; es war ihnen bekannt, daß man, wenn das Papier im Verkehr als Zahlmittel ungehindert zirkulieren solle, stets imstande sein müsse, es in klingende Münze umzusetzen, und daß deswegen stets eine gewisse Menge baren Geldes zugleich mit dem Papiergelde im Umlauf sein müsse; sie gestatteten, die alten abgenutzten Noten gegen neue umzutauschen, und berechneten dafür ein paar Sapeken als Bureauspesen; sie wußten, daß die Noten, um vor Fälschungen geschützt zu sein, auf das sorgfältigste hergestellt sein müssen, und versahen sie deshalb mit komplizierten, schwer nachzuahmenden Zeichnungen; um das Volk vor Fälschungen einzuschüchtern, wurde ein Gesetz erlassen, welches jeden Falschmünzer mit der Todesstrafe bedrohte; andererseits versprach man denjenigen Belohnungen, die solche Übeltäter den Behörden überweisen würden.

Es ist geschichtlich überliefert worden, daß in China bereits im Jahre 806 unserer Zeitrechnung, während der Regierung des Kaisers Hsien Tung (Tan-Dynastie) sich eine Art Papiergeld im Umlaufe befand, welches Feitschien, d. h. „fliegendes Geld" genannt wurde. Die Regierung ersuchte nämlich die Kaufleute aus allen Teilen des Landes, nach der Hauptstadt (Kaifengfu) zu kommen, um dort von ihr diese Noten in Empfang zu nehmen; sie mußten deren Wert in barem Gelde bezahlen. Der Vorteil, welcher den Kaufleuten daraus erwuchs, bestand darin, daß sie im Reiche herumreisen konnten, ohne mit klingender Münze beschwert zu sein; in jeder Provinzialhauptstadt konnten sie dieses Papiergeld beim Provinzialschatzmeister einlösen. — Zu Anfang des 11. Jahrhunderts litt die Provinz Szetschuen an Kupfermangel, weshalb dort eisernes Geld eingeführt wurde; doch da letzteres seiner Schwere wegen im Handel lästig war, so wandte sich eine Anzahl reicher Kaufleute an die Regierung mit der Anfrage, ob es ihnen gestattet werden könne, Papiergeld in Umlauf zu setzen. Dem Ersuchen wurde entsprochen, und das Kapital, welches durch diese Banknoten (tschiao tzu genannt) repräsentiert wurde, auf eine gewisse Anzahl Schnüre Kupfergeld (1 Schnur = 1000 Cash) festgesetzt; alle drei Jahre sollte man die Noten einlösen können. Dadurch aber, daß etliche der genannten Kapitalisten fallierten, geriet dieses Papiergeld in Mißkredit, und eine Anzahl von Personen, die Geld dadurch verloren hatten, reichten eine Bittschrift an den Thron ein, in welcher sie den Kaiser ersuchten, Regierungsbureaus für die Ausgabe von Banknoten zu errichten und die Ausgabe von Noten seitens Privatpersonen zu verbieten. Der Thron bewilligte den Vorschlag, und ein Bureau wurde in Yitschu (dem heutigen Tscheng-tu-fu, der Hauptstadt von Szetschuen) errichtet. Papiergeld durfte bis zum Werte von 1 256 300 Schnüren Cash verausgabt werden. Diese Regierungsbanknoten sind die Vorläufer der Noten gewesen, die unter dem Namen huei-piao bekannt sind und zurzeit von den Bankiers in den größeren Städten Chinas ausgegeben und wiederum von deren Korrespondenten an den kleineren Plätzen gegen bare Münze umgetauscht werden. Dieses System scheint sich während der Sung-Dynastie großer Beliebtheit erfreut zu haben. Im Jahre 1126 ging Nordchina an die Tataren verloren und Hangtschau (in Tschehkiang) wurde zur Hauptstadt des kleinen Reiches gemacht. Während der Periode, in welcher die Goldenen Tataren im Norden regierten, fand das Papiergeldsystem große Verbreitung, da dadurch die Regierung von der Notwendigkeit, bares Geld an Beamte und dergl. zu zahlen, befreit wurde. Im Jahre 1154 wurden in jeder Provinz des Reiches Bureaus zur Ausgabe von Banknoten eröffnet, weil Kupfer zu jener Zeit nicht zu beschaffen war.

Der Wert der Banknoten war unter den verschiedenen Kaisern der Sung-Dynastie verschieden. So gab Kaiser Tschin Shi (im Jahre 1154) fünf verschiedene Wertpapiere aus, nämlich 1 Kuan-, 2 Kuan-, 3 Kuan-, 5 Kuan- und 10 Kuan-Noten (1 Kuan = 1000 Cash); diese werden „große Noten" (ta tsch'ao) genannt. Er gab aber auch Papiergeld von geringerem Werte aus, 1, 2, 3, 5 und 7 Po-Stücke, sogenannte „kleine Noten" (hsiao tsch'ao). Zu Anfang der Kin-Dynastie (1115—1289) wurden Noten zum Werte von 10 Cash ausgegeben, doch erhöhte man den Wert bald darauf auf 200 Cash und 1000 Cash. Die Banknoten hatten einen mit Blumen gezierten Rand; außer der Wertangabe befanden sich auf denselben die Worte „Bescheinigt von dem Finanzdepartement", worunter die Namensunterschrift des Direktors oder Chefsekretärs stand. Die Note trug außerdem die Worte: „Auf kaiserlichen Befehl gedruckt". Oberhalb der Zahl stand, daß „der Fälscher von Noten die Todesstrafe verwirkt habe und daß jede Person, welche einen Fälscher der Regierung überliefere, eine Belohnung von 300 Cash erhalte." Die Note trug außerdem den Namen des Platzes, wo sie ausgegeben war, und die Angabe, welche Bureaus dieselbe in bares Geld umtauschen würden. Für das Umwechseln mußten einige Cash bezahlt werden, worauf der Direktor des Finanzbureaus seinen Namen auf die Note, sowie Tag, Monat und Jahr, an welchem sie eingelöst wurde, und schließlich die Worte „Bar ausbezahlt" schrieb. Während der Regierung Kublai Khans (1260) wurden verschiedenartige Banknoten ausgegeben, wie 10, 20, 30, 50, 100, 200 und 500 Wen-(Cash)-Noten; ferner 1 und 2 Kuan-Noten (1 Kuan-Note = 1 Tael Silber). Einige Jahre darauf (1275) gab die Regierung kleine Noten im Werte von 2, 3 und 5 Wen (Cash) heraus. Die Maschinen, mittelst welcher dieses Papiergeld gedruckt wurde, waren anfänglich aus Holz gefertigt, doch wurden dieselben 1276 bereits durch kupferne ersetzt.

Achtzig Jahre später wurde die Goldene Dynastie durch die Mongolen vertrieben, und auch diese versuchten es, wie wir aus dem Werke Marco Polos erfahren, Regierungsbanknoten in Umlauf zu setzen, doch gelang es ihnen nicht, die Noten al pari zu halten. Sie fielen ungeheuer im Werte, welcher Umstand jedoch die folgende Dynastie, die Mings (1368—1644), nicht abschreckte, gleichfalls Papiergeld auszugeben. Zu diesem Schritte wurde der Thron vornehmlich durch die Eingabe einer Denkschrift des Bureaus für die öffentlichen Einkünfte bewogen, worin folgende Gründe für die Ausgabe von Papiergeld angeführt wurden: „Dasselbe kann in jeder Provinzialhauptstadt zum Gebrauch in der Provinz um weniges Geld hergestellt werden; es ist leicht zu tragen und leicht zu verbergen; es ist keinem Diskonto unterworfen; sein Gewicht ändert sich nicht; der Silberschmied kommt nicht in Versuchung, die Münzen zu verkleinern; da man zu seiner Herstellung kein Kupfer braucht, so kann solches zur Fabrikation von Waffen für die Armee verwendet werden, und da man Silber nicht nötig hat, kann solches in der öffentlichen Schatzkammer für zukünftige Bedürfnisse aufbewahrt werden." Als aber zu Anfang des 17. Jahrhunderts durch den Außenhandel Silber, welches aus den mexikanischen und peruanischen Minen herstammte, in bedeutender Menge nach Kanton eingeführt wurde, schafften die Mings das Papiergeld wieder

ab (im Jahre 1620), doch wurde es nach dem Sturze der Dynastie von der jetzigen Dynastie (Tsing) wieder eingeführt. Bereits der erste Kaiser der Tsing-Dynastie, Schu Tschih, befahl die Ausgabe von Papiergeld (im Jahre 1651). Zwar wurden die Noten wenige Jahre darauf wieder eingezogen, doch hat sich das Papiergeldsystem sehr bald darauf in privaten Kreisen ausgebildet, und ist heutigentages im ganzen Reiche in vollem Schwange. Während der Regierung des Kaisers Hsien-fêng (im Jahre 1853) wurden von dem Einkunftsbureau wiederum Banknoten ausgegeben (Cash- und Silbernoten), und wurde ihre Zirkulation dadurch erwirkt, daß man den Beamten einen Teil ihres Gehaltes in Papiergeld zahlte, wie auch dadurch, daß man die Banken und großen Leihhäuser zwang, die Noten an Stelle von klingender Münze anzunehmen. Man gab vier Sorten von Noten aus im Werte von beziehungsweise 400, 1000, 1500 und 2000 Cash. Es wurde zur Herstellung derselben dickes, weißes Papier benutzt, und die Aufschrift war in blauer Farbe gedruckt. Der Wert dieser Noten fiel jedoch sehr bald, bis sie im Jahre 1861 in den Straßen Pekings öffentlich versteigert wurden, und zwar zu einem Diskonto von 97 Prozent; sie schwanden sehr bald darauf gänzlich aus dem Verkehr.

Wie bereits erwähnt, ist die Ausgabe von Privatpapiergeld heutigentages in ganz China verbreitet; es gibt kaum wohl eine größere Stadt, wo man es nicht vorfindet, und es liegt auf der Hand, daß durch diese Noten in einem Lande wie China, welches sozusagen gar kein Münzsystem hat, der Handel äußerst erleichtert wird. So sind z. B. in den vier nördlichen Provinzen des Kaiserreiches — Schengking, Tschili, Schantung und Schansi—Cash-Noten allgemein im Gebrauch, während man solche für Silber daselbst nur selten antrifft.

In Schengking sind Cash-Noten im Werte von etwa 300 000 Taels (zirka 1 500 000 Mark) im Umlauf; man zieht sie dem Kupfergelde vor, weil man bei ihnen nicht Gefahr läuft, durch geringhaltige Cash Verluste zu erleiden. In Peking und Tientsin, sowie in Schinanfu sind Cash-Noten in gewöhnlichem Gebrauche. In Schansi, Schensi und Kansu findet man häufig Cash-Noten im Werte von 500 bis 5000 Cash; in den beiden letztgenannten Provinzen ist allerdings auch viel gefälschtes Papiergeld in Zirkulation. In Wentschau und Ningpo scheint das Banknotensystem nicht sehr beliebt zu sein; die wohlhabenderen Kaufleute geben Cash-Noten aus, welche aber wohl kaum als ein Verkehrsmittel zum Ersatz des baren Geldes in Betracht kommen, da sie schon nach 10 bis spätestens 40 Tagen wieder eingelöst werden müssen, also im wesentlichen Handelsscheine sind. In der Provinz Fukien sind Cash-Noten im Werte von 100, 200, 300, 400, 600 und 1000 Cash vielfach im Umlauf; in einigen anderen Provinzen sind sowohl einheimische wie fremde Banknoten im Gebrauch. In Nangking gibt es Noten im Werte von 300 bis 5000, ja sogar 100 000 Cash; die gewöhnlichen Noten sind ungefähr 8 Zoll lang und $4\frac{1}{2}$ Zoll breit. Dg.

Die Bahn über den „Großen Kaukasus".

Nach dem offiziellen Bericht des „Kawskas" zusammengestellt von C. v. Hahn (Tiflis).

Die Verbindung Rußlands mit Transkaukasien mittelst einer Bahn wurde schon seit vielen Jahren von der russischen Regierung aus politischen, strategischen und kommerziellen Gründen für notwendig erachtet. Zwar ist eine solche seit einigen Jahren durch die Linie Wladikawkas—Petrowsk—Baladschari (Baku) hergestellt. Aber diese Linie macht, um das Gebirge zu umgehen, einen ungeheuren Umweg, beträgt doch die Entfernung von Wladikawkas nach Tiflis über Petrowsk mehr als 1000 Werst, während der Postwagen von Tiflis nach Wladikawkas über den Kreuzpaß nur 200 W. zu durchlaufen hat. Schon wurde lebhaft die Frage eines Bahnbaus über den Hauptkamm erörtert und erwogen, und man hätte solchen in kürzester Zeit in Angriff genommen. Aber der Krieg mit Japan, der so ungeheure Kosten verursacht, erlaubt es jetzt nicht, die ca. 50 Millionen Rubel, welche der Bau kosten soll, in das Ausgabebudget einzusetzen. Doch aufgeschoben ist nicht aufgehoben, und die erste größere Bahn, welche gebaut werden wird, sobald die Umstände es erlauben, wird die kaukasische Gebirgsbahn sein, welche dann in der projektierten Bahn nach Persien über Dschulfa ihre Fortsetzung haben wird.

Einstweilen werden die verschiedenen, längst ausgearbeiteten Projekte einer Prüfung unterzogen. Über dieselben hat der Erbauer der Linie Tiflis—Eriwan und Tiflis—Kars, Ingenieur Wurzel, dem Generalgouverneur des Kaukasus, Fürsten S. Galyzin, vor kurzer Zeit einen eingehenden Bericht erstattet, welchem wir das folgende entnehmen:

Es existieren bis jetzt nicht weniger als sechs Projekte: 1 von der Station Newinnomysskaja der Bahn Rostow—Wladikawkas nach Ssuchum am Schwarzen Meer; 2. von der Station Elchotowo der gleichen Linie nach Oni am Rion im Gouvernement Kutais; 3. von der Station Dargkoch über den Dschomag-Paß nach Tiflis; 4. von Wladikawkas über den Kreuzpaß nach Tiflis; 5. von Wladikawkas über den Kwinamta-Paß nach Tiflis; 6. von ebenda über den Archot-Paß in Chewsurien nach Tiflis.

Das erste Projekt, für welches die Untersuchungen 1894—95 gemacht wurden, ist in vielen Beziehungen unbequem. Es verlangt einen Tunnel in der Höhe von 5000′ und würde die Bahn bis 8500′ steigen (Dombai—Ulgen südwestlich vom Elbrus). Eine solche Höhe, welche hier mit der Linie des ewigen Schnees fast zusammenfällt, bietet für den Betrieb sehr große Schwierigkeiten. Wird der Tunnel um 1000′ niedriger gelegt, so muß seine Länge 40 Werst betragen. Außerdem wäre die Leistungsfähigkeit einer solchen Bahn enorm erschwert, weil der Abstieg zum Meere auf der Südseite ein sehr steiler würde; auch sind Seitenbahnen so gut wie ausgeschlossen. Dazu sind die Kosten, welche die Tracierung dieser Bahn in sehr hohem und gebirgigem Terrain erfordern würde, viel zu groß. Nicht zum wenigsten spricht auch die bedeutende Länge der Bahn gegen deren Ausführung.

Das zweite Projekt Elchotowo*)—Oni läßt vom letzteren Ort die Bahn sich teilen; eine Linie zweigt nach Kutais ab, eine zweite nach Gori. Im Tal des Uruch aufwärts führend durchschneidet die Bahn den Hauptkamm in einem

*) Elchotowostation der Bahn Rostow—Wladikawkas—Petrowsk.

Tunnel in 5000′ Höhe. Eine solche Höhe macht einen ununterbrochenen Verkehr im Laufe des ganzen Jahres sehr zweifelhaft, besonders wegen der ungeheuren Mengen von Schnee, welche in diesen Gegenden fallen. Auch haben die näheren Untersuchungen ergeben, daß die Gesteinsarten in dem dem Tunnel nach N. und S. vorgelagerten Terrain sehr wenig Festigkeit besitzen (sehr stark verwitternder Schiefer), daß die Abhänge sehr steil und das Terrain ungemein koupiert ist. Mit Mühe und Not könnte man infolgedessen die Länge der Stationsplätze kaum auf 150—200 Faden bringen, was die Leistungsfähigkeit der Bahn bedeutend reduzieren müßte. Auch würde die Zweigbahn nach Gori auf der Wasserscheide zwischen Rion und Ljachwa wieder bis 5180′ ansteigen müssen, und zwar von einem Niveau von 2486′. Die Länge der Bahn würde 330 Werst betragen, während das Projekt z. B. über den Archot-Paß nur 195, ja nach einer Variante gar nur 168 Werst aufweist.

Drei weitere Projekte sind von dem verstorbenen Ingenieur Geheimrat Statkowsky 1872—78 ausgearbeitet worden. Alle lassen die Bahn über den Zentralkaukasus gehen. Dabei verwendet Statkowsky die Erfahrungen, welche man beim St. Gotthardtunnel gemacht hat, und berücksichtigt die Zufuhr von Materialien und Maschinen für den Bau. Er stellt folgende Sätze als maßgebend für den Bau auf. Der Eingang in den Tunnel soll in ca. 6000′ Höhe liegen, die Länge desselben darf nicht über 6—10 Werst betragen, dazu müßten die Täler, welche zum Paß führen, möglichst lang sein. Diesen Anforderungen entsprach seinerzeit am meisten das Projekt über den Dschomag-Paß. Doch haben die neuen Anforderungen an die Exploitation der Gebirgsbahnen als Hauptlinien einerseits, sowie die Fortschritte der Technik im Tunnelbau andererseits die Veranlassung gegeben, dieses Projekt fallen zu lassen. Die Länge des Tunnels spielt jetzt nicht mehr eine so wichtige Rolle und das Niveau desselben kann tiefer als 6000′ gelegt werden, wodurch sich die Leistungsfähigkeit der Bahn erhöht. Statkowsky hatte diese auf 7 tägliche Güterzüge berechnet zu je 28 vollgeladenen Wagen, also auf 196 Wagen pro Tag. Das ist aber für eine Linie, welche das europäische Rußland mit Transkaukasien verbindet und die Hauptverkehrsader für die Verbindung mit Persien und der Türkei bildet, durchaus nicht genügend.

Als diejenige Linie, welche allen Anforderungen entspricht, gilt jetzt die über den Archot-Paß. Das Projekt dazu hat Ingenieur Rydsewsky ausgearbeitet, und zwar, wie wir schon gesehen haben in zwei Varianten, deren Länge zwischen 168 und 195 Werst schwankt. Dabei sind zwei Grundsätze maßgebend, und zwar: der Eingang in den Tunnel soll nicht über 4500—5000′ liegen und die Bahn soll nach Art der in der Ebene verlaufenden Bahnen gebaut werden. Hoch angelegte Linien haben viele Nachteile: erstens bieten sie für den Erbauer sehr große Schwierigkeiten, zweitens kommen in höheren Regionen die Übergänge über die Seitenschluchten viel teurer zu stehen als unten und ist der Übergang über das Haupttal fast unmöglich, drittens werden die an den Steilabhängen der Berge hinführenden Strecken zu lang; viertens ist eine Linie, je höher sie liegt, um so mehr den Stürmen und Schneewehen ausgesetzt, und endlich kostet eine Hochlinie immer viel mehr als eine Tiefbahn.

Die 1890 vorgenommenen Untersuchungen ergaben die Möglichkeit, den Hauptkamm in der Höhe von 5180′ mit einem 11 Werst langen, in der Höhe von 4935′ mit einem 15 Werst langen Tunnel zu durchschneiden und das Gebirge im Archotpaß zu überschreiten. Nach diesem Projekt führt die Bahn von Tiflis über Mzchet im Tal der weißen pschawschen und chewsurischen Aragwa hinauf und senkt sich vom Paß zu den Tälern der die Assa bildenden Quellflüsse zu dieser selbst hinab bis zum Dorfe Targim, von wo sie sich bald mit der Wladikawkaser Bahn vereinigt. Dieses Projekt hat für das administrative Zentrum von Kaukasien eine sehr hohe Bedeutung und erhebt es zum Hauptplatz für Handel und Transit nach Persien und der Türkei, abgesehen von dem hohen strategischen Wert, welchen diese Bahn repräsentiert. Dann wird Tiflis der Mittelpunkt der vier nach allen Himmelsgegenden ausstrahlenden Bahnen.

Doch hat auch dieses Projekt, namentlich wenn die Bahn eingleisig gebaut wird, seinen Mangel in der geringen Leistungsfähigkeit. Die Zahl der vollbeladenen Wagen kann bei einem Zug nicht mehr als 27 betragen; mehr als 8 Züge nach jeder Seite können nicht verkehren, das macht pro Tag 216 Wagen, was selbst bei einer Steigerung auf 256 Wagen lange nicht ausreichend ist. Bei einigen Änderungen im Projekt kann die Leistungsfähigkeit auf 481 resp. 559 Wagen gesteigert werden.

Militärzüge mit der normalen Zahl von Wagen — 35 — können auf dieser Bahn nicht verkehren; die großen Steigungen und Gefälle machen die Verbindung mit der Wladikawkaser Bahn ohne Umladen der Güter nicht möglich, da die Zahl der mit Bremsen versehenen Wagen zu gering ist. Infolgedessen mußte auch das letzte Projekt Abänderungen erfahren.

Ingenieur Wurzel hat zu diesem Zweck folgende Grundsätze aufgestellt: 1. der Bau eines Tunnels selbst von 25 Werst Länge kann bei der vollendeten Technik der Neuzeit, welche auch die Kosten bedeutend reduziert, kein Hindernis bieten. 2. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn müssen die Steigungen derart angelegt sein, daß Züge mit der vollen Wagenzahl verkehren können. 3. Im Vorgelände müssen die Abhänge so ausgenützt werden, daß die Steigung im Gebirge vermindert wird. 4. Im Gebirge muß als Zugkraft die Elektrizität verwendet werden, zu deren Erzeugung die Bergflüsse dienen können. 5. Die Steigungen werden derartig angelegt, daß die Leistungsfähigkeit nicht weniger als 19 Paare Güterzüge pro Tag beträgt bei einer Schnelligkeit von 12 Kilometer in der Stunde.

Dieses Projekt entspricht allen Anforderungen. Unter den zwei Varianten gibt Wurzel derjenigen den Vorzug, welche bei der Station Karabulach der Bahn Wladikawkas—Petrowsk einmündet, da auf diese Weise die Strecke, welche zwei Lokomotiven fordert, bedeutend reduziert wird. Die größten Gefälle betragen im Vorgelände 0,0125, im Gebirge 0,023; die offene Bahn steigt im Norden bis zu 4254′ über dem Meer, im Süden bis zu 4429′.

Bei diesen Bedingungen wird die Länge des Tunnels 22 Werst betragen. Es können dann 19 Paare Züge verkehren, darunter drei Passagierzüge mit einer Schnelligkeit von 20 Werst in der Stunde. Die Güterzüge können je 37 Wagen führen, was einer täglichen Leistung von 481 vollgeladenen Wagen gleichkommt. Auch Militärzüge mit der nötigen Anzahl von Wagen sind möglich gemacht. Die Kosten der Bahn sind 1890—92 auf rund 56 100 000 Rubel berechnet worden. Da aber seit jener Zeit verschiedenes Material billiger geworden und mehrere Bauten im neuen Projekt vereinfacht sind, so hofft man mit 50 Millionen auszukommen. Der Bau soll 8—$8^1/_2$ Jahre in Anspruch

nehmen. Dabei rechnet Wurzel für den Durchbruch des Tunnels $6^1/_4$ Jahr (130 Faden im Monat).

Den materiellen Vorteil, welchen die Bahn bringen kann, berechnet Wurzel wie folgt: Jetzt machen die Waren, welche auf der neuen Bahn befördert werden können, den großen Umweg Beslan—Bala—Ischari—Tiflis, d. h. sie durchlaufen unnötigerweise 870 Werst. Wenn man den Minimalgüterverkehr auf der Gebirgsbahn auf 150 Wagen täglich nach beiden Seiten berechnet und die mittlere Belastung des Wagens mit 400 Pud und den mittleren Tarif $^1/_{50}$ Kop. pro Pud und Werst, so kommt das Durchlaufen des Umwegs für die Waren auf 7 620 000 Rubel zu stehen. Die Mehrkosten für den Passagierverkehr bei zwei Paar Zügen belaufen sich auf wenigstens 1 167 000 Rubel. So zahlt also die Bevölkerung jährlich in unnötiger Weise 8 800 000 Rubel.

Die Mehrausgaben für den Verkehr der Passagier- und Güterzüge auf dem Umweg betragen jährlich wenigstens $3^1/_2$ Mill. Rubel.

Die jährliche Auslage für die Unterhaltung der Gebirgsbahn (die Tilgung der Kosten mit eingerechnet) wird nicht über 4 Millionen Rubel betragen. Die halbe Million Mehrausgabe wird aber reichlich gedeckt werden durch die zahlreichen und mannigfaltigen Vorteile der direkten Verbindung zwischen dem Zentrum von Transkaukasien und dem europäischen Rußland.

So erweist sich also die Bahn über den Archot-Paß als diejenige, welche allein allen Anforderungen entspricht, welche die direkte Verbindung zwischen Transkaukasien und dem europäischen Rußland herstellt, welche die Interessen Transkaukasiens, Persiens und der Türkei an Rußland kettet und das Haupthindernis für den politischen, administrativen, geschäftlichen und strategischen Verkehr, die große Scheidewand des kaukasischen Gebirges, beseitigt.

Asien im Monat Januar.

Am 28. März 1898 besetzte der russische Vizeadmiral Dubassow, derselbe welcher zurzeit als russischer Delegierter im internationalen Schiedsgericht für die Hull-Affäre fungiert, an der Spitze eines russischen Heerhaufens den südlichen Teil der Halbinsel Kwantung und die Festung Port Arthur. Dieser Besitznahme war ein unterm 27. März 1898 zu Peking abgeschlossener Vertrag zwischen China und Rußland vorausgegangen, in welchem die chinesische Regierung die Halbinsel auf 25 Jahre an Rußland pachtweise überließ; verbunden war damit die Konzession einer Zweigbahn der mandschurischen Bahn, welche Port Arthur an das östliche Bahnnetz der Russen anschließen sollte.

Die Russen fanden in Port Arthur wenig kriegsmäßige Werke vor. 10 Jahre früher etwa hatte der bekannte deutsch-chinesische General von Hanneken im Auftrage des Vizekönigs Li-hung-tschang den Platz befestigt. Diese Befestigung war bei der Eroberung durch die Japaner im Jahre 1894 zerstört und nicht wieder hergestellt worden. Die Russen begannen sofort mit der Anlage neuer Werke. An der Ostfront befestigten sie die vom Kap Liaomutschu bis zum Tal des Lungscheho reichende Linie, welche einen natürlichen Höhenzug mit der Vorlage eines weiten Tales darstellt, das vom Tascheho durchflossen wird. Auf dem linken Ufer dieses Flusses zieht sich von der Küste bis Takuschan gleichfalls eine natürliche Hügelkette. Zwei große und sieben kleinere Werke bilden den ersten Abschnitt der Befestigungswerke vom Meere bis zur Straße von Takuschan. Westlich davon beginnt der zweite Abschnitt, durch den die große Straße und die Eisenbahn die Stadt erreichen. Hier sind 5 Forts mit befestigten Zwischenwerken und einer Reserve von 2 zurückliegenden Forts auf dem Wachtelberg. Dann schließen sich die alten chinesischen Werke an: das Gelände aber ist ungünstig und von den Russen nicht nach modernen Begriffen voll ausgenutzt worden. Die weiteren Forts schließen sich an, bis sie im Bogen im weißen Wolfshügel wiederum das Meer erreichen. Die Werke setzen sich von da über die Tigerhalbinsel bis zur Hafeneinfahrt fort. Die Seebatterien an der Küste sind alsbald in voller moderner Stärke hergestellt worden.

Sachverständige Berichterstatter behaupten, wie gesagt, daß die Befestigung Port Arthurs nicht in allen Teilen auf der Höhe gestanden habe. Man sagt, die ostasiatische Politik Rußlands sei zu jener Zeit noch schwankend gewesen, und anstatt alle Mittel auf die Befestigung Port Arthurs aufzuwenden, habe man Millionen für Anlage der neuen Hafen- und Handelsstadt Dalny verwendet. Man habe es unterlassen, den zweiten Hafenausgang zu durchstechen und für die Linienschiffe hinreichende Docks anzulegen.

Unter der russischen Herrschaft hat sich trotz dessen Port Arthur rasch und vorteilhaft entwickelt. Die schmutzige Chinesenstadt war binnen kurzer Zeit in menschliche Verfassung gesetzt, und die Einwohnerzahl hob sich bis zum Jahre 1903 von 5000 auf 44 000 Einwohner; 6—700 Kaufleute treiben Handel und im Jahre 1902 sind bereits gegen 800 Dampfer ausgelaufen.

Genauere Angaben über die Stärke der Garnison, die Stärke des Belagerungsheeres und die einzelnen Phasen der heldenhaften Verteidigung finden sich jetzt nach Übergabe der Festung in den militärischen Fachblättern, und wir können sie hier füglich übergehen. Die Garnison mag etwa 30 000 Mann betragen haben. Stössel verfolgte die Taktik, die Belagerer zunächst in größerer Entfernung zu halten; er besetzte deshalb die Landenge von Kintschou und versah sie mit Feldbefestigungen. Erst am 28. Mai unter schweren Verlusten wurde diese Stellung und damit Dalny von den Japanern genommen. Nur schrittweise drangen die Belagerer vorwärts, allem Anschein nach insbesondere durch ein dichtes Netz von Minen und Stacheldraht behindert. Die Japaner rückten in drei Heersäulen heran, nämlich von Norden her auf der großen Straße, in der Mitte von Dalny herüber und endlich an der Küste entlang. Im Juni verloren die Russen die Höhen bei Lungwangtao. Der Hauptangriff der Japaner richtete sich sodann gegen das Tal des Lungscheho; auch hier hielten die Russen lange ihre Feldbefestigungen, und nur unter schweren Opfern gewannen die Japaner Terrain. Die Japaner haben offenbar zunächst große Steilgeschütze schweren Kalibers überhaupt nicht verwandt. General Nogi machte den Versuch, auf demselben Wege vorzudringen, welcher 1894 gegen die Chinesen benutzt worden war. Ein in den Tagen vom 19. bis 24. August mit wahrem Heldenmut fortgesetzter Sturmangriff kostete zwar 15—16 000 Menschen, verlief aber ohne wesentlichen Erfolg. Die japanischen Nachtangriffe wurden durch Sternlichtraketen und Scheinwerfer nach Mög-

lichkeit und mit so guten Ergebnissen paralysiert, daß die Japaner endlich den Gedanken der gewaltsamen Erstürmung der Festung aufgeben mußten. Jetzt erst holten die Belagerer 27,5 cm Haubitzen heran, und mit deren Hilfe erst gelang es, die russische Artillerie niederzukämpfen und weiter vorzudringen. Die modernsten Mittel und Einrichtungen erhielten bei diesem ebenso interessanten als grauenhaften Belagerungskriege Verwendung. So sollen die Stacheldrähte elektrisch geladen gewesen sein, so daß ihre Berührung die Angreifer niederschlug; an langen Bambusstäben schob man Dynamitbomben an diese Befestigungen heran, um sie auseinanderzureißen. Merkwürdigerweise sollen die Japaner auch Mörser aus Bambus gebraucht haben, um aus diesen Granaten in die feindlichen Befestigungen zu werfen. Die zweite Septemberhälfte brachte einen neuen Sturm, wiederum freilich beinahe erfolglos. Aber mit Beginn des Oktober begannen die feindlichen Haubitzen die Beschießung des Hafens. Die Bombardements der letzten Oktobertage hatten offenbar das Ziel, einen neuen Sturm vorzubereiten, welcher die Festung am 3. November, dem Geburtstage des Mikado, in die Hände der Belagerer liefern sollte. Aber es gelang an diesem Tage nur, sich in den Außenwerken festzusetzen. Die Verluste des Belagerungsheeres waren so groß, man spricht von etwa 50 000 Mann, daß alsbald Verstärkungen herangezogen werden mußten. In der zweiten Novemberhälfte ward ein neuer, mehrtägiger Sturm gegen die Nordostfront zurückgewiesen. Endlich aber gelang es den Japanern, sich auf dem sogenannten 203 m-Hügel, östlich der Taubenbai dauernd zu behaupten. Nun vernichteten sie mittelst der Mörsergeschütze den Rest der Flotte im Hafen. Allein erst am 18. Dezember gelang die Erstürmung des Nord-Kikuan-Forts, sowie die Wegnahme der Schanzen zwischen der Taubenbai und der Westfront. Der entscheidende Erfolg ward schließlich in den letzten Tagen des Jahres durch Minenangriffe herbeigeführt, die den Belagerer in den Rücken der Drachenberge und der Nordwestfront brachten. Damit war zwar die eiserne Energie der Verteidiger nicht gebrochen, aber die russische Heeresleitung sah ein, daß die Festung nun nicht mehr zu halten war und weitere Menschenopfer unnütz gebracht werden würden. So kam es zur Übergabe, die unter den bekannten Bedingungen und Modalitäten vor sich ging, wie sie die Tagespresse ausführlich wiedergegeben hat.

In der Tat hätte eine längere Behauptung des Platzes den Russen nicht mehr viel Nutzen bringen können; sie waren wahrscheinlich durch Mangel an Munition von vornherein nicht mehr in der Lage, der Belagerungsarmee große Verluste zuzufügen. Die Flotte im Hafen ward vernichtet, die Hauptwerke zerstört; auf Ersatz von irgend einer Seite war nicht zu rechnen. Das baltische Geschwader war noch Monate weit entfernt und zwischen ihm und Port Arthur stand die siegreiche japanische Flotte. Bis diese überwunden und die russische Ersatzflotte herangekommen wäre, hätte sich Port Arthur keinesfalls halten können; einen Stützpunkt für die russische Flottenoperation konnte der Platz deshalb nicht mehr abgeben. Im übrigen hatte er bedeutende Teile des japanischen Heeres der Offensive des japanischen Marschalls entzogen, hatte den Japanern an Toten und Verwundeten eine kleine Armee gekostet und dem Verkehr zwischen den japanischen Inseln und dem festländischen Kriegsschauplatz für lange Zeit ein drohendes Hindernis in den Weg gelegt. Militärische Sachverständige stimmen darin überein, daß die russische Besatzung und ihr mutiger Führer alles geleistet haben, was mit den vorhandenen Mitteln zu leisten war; allerdings erkennen sie auch an, daß die Belagerungsarmee wahre Wunder der Tapferkeit verrichtet hat.

So ist Port Arthur diesmal rühmlich in den Staub gesunken, während es im Jahre 1894 leicht und rasch in feindliche Hände fiel. Die öffentliche Aufmerksamkeit wendet sich nun in erhöhtem Maße dem Kriegsschauplatz am Schaho zu, wo sich die beiden Hauptarmeen verschanzt gegenüberstehen. Während des ganzen Monats Januar haben sie sich gegenseitig in kleinen Scharmützeln beunruhigt. In einzelnen Fällen schreiben sich sowohl Japaner als Russen Erfolge zu. Besonders hervorzuheben scheint ein Streifzug der russischen Reiterei, bei welchem in einem kühnen Vorstoß gegen die rückliegenden Verbindungen der Japaner General Mischtschenko sich ausgezeichnet hat. Ein Berichterstatter des New-Yorker Herald hat diesen Zug mitgemacht und hat eine sehr bewegliche Schilderung von dem Vorgehen und der Kühnheit der Russen entworfen. Wie weit diese Schilderungen der Wahrheit entsprechen, vermag man heute noch nicht zu beurteilen. Angeblich haben die Russen den japanischen Etappenort Neu-Nintschuang genommen und eine Brücke über den Taschitschiaho zerstört. Es scheint aber, daß der Erfolg des Streifzuges mehr auf moralischem, wie auf strategischem Gebiete zu finden ist. Man kann es den Russen ja gönnen, daß sie diesen Reiterzug als einen ganz besonderen Erfolg und ein besonders kühnes Stückchen rühmen. Überaus groß kann die Leistung der russischen Kavallerie jedoch nicht genannt werden, denn die Entfernung von Mukden bis zum Zusammenfluß des Liaho und des Hunho beträgt in der Luftlinie ca. 125 km, zu denen bis Neu-Nintschuang etwa 40—50 hinzutreten. Die russische Kavallerie mag deshalb in etwa 8 Tagen 350 km zurückgelegt haben.

Verhältnismäßig wenig Interesse erweckt unterdessen die baltische Flotte. Ihrem unrühmlichen Auszuge durch die Nordsee sind eine Reihe weiterer Ungeschicklichkeiten gefolgt, und es hat deshalb kein besonderes Aufsehen erregt, als nach dem Fall von Port Arthur die Nachricht lanziert war, der Zar habe ihr den Befehl zur Rückkehr gegeben. Tatsächlich ist die russische Flotte bei Madagaskar geblieben. Sie scheint sich dort ähnlich verhalten zu haben, wie in der Nordsee; wenigstens liegen Berichte vor, nach denen sie auf blinden Alarm hin wiederholt, so auch am 13. Januar, gegen angebliche japanische Torpedoboote klar zum Gefecht gemacht hat. Der vor einigen Tagen nach England zurückgekehrte Kohlendampfer Gatton berichtete übrigens, daß die Flotte am 14. Januar Madagaskar verlassen und mit unbekannter Bestimmung in See gegangen sei.

Nicht uninteressant ist es übrigens, zu beobachten, welchem Stimmungswechsel gegenüber den übrigen europäischen Ländern die öffentliche Meinung in Japan unterworfen ist. Seit Beginn des Krieges ist in dieser Beziehung merkwürdigerweise Deutschland der Prügelknabe gewesen. Obgleich die Intervention von Schimonoseki ebensogut von Frankreich ausgegangen war und obgleich Frankreich der russische Bundesgenosse ist, so hat es doch der englische Einfluß in Japan fertig gebracht, fortwährend nicht gegen Frankreich, sondern gegen Deutschland Stimmung zu machen. Es gibt eben in Japan noch keine unabhängige Presse. Die japanische Presse nährt sich vom Abdruck aus

europäischen Zeitschriften, sowie aus Konversationslexika und anderen Nachschlagebüchern. Soweit sie eine bestimmte Richtung nimmt, wird diese durchaus von der Regierung festgelegt. So kam es, daß Deutschland in Japan aufs höchste unpopulär ward und die heftigsten Vorwürfe erfuhr, weil einige deutsche Firmen an Rußland Dampfer verkauft hatten. Frankreich dagegen konnte ähnliche und noch ganz andere Maßregeln belieben, ohne irgendwie unangenehm aufzufallen. Erst ganz neuerdings, als die baltische Flotte in Cherbourg und anderen französischen Häfen angelaufen war und dort hatte Kohlen nehmen können, und erst nachdem sie im französischen Madagaskar schon längere Zeit einen Stützpunkt fand, begann man leise auf den russischen Verbündeten zu schmälen. Man ist von der feindseligen Stimmung gegen Deutschland noch immer nicht ganz zurückgekommen, aber man fängt doch an, die englische Freundschaft als etwas Sauersüßes zu empfinden, da unter anderem am 10. November die Namen und der Tonnengehalt von 13 englischen Dampfern, welche die baltische Flotte mit Kohlen versorgten, in Japan bekannt wurden. Sehr spät nämlich hat die deutsche offiziöse Publizistik eingesehen, daß sie zur Vermeidung der weiteren Zuspitzung der Deutschland feindseligen Stimmung ebenfalls einen Feldzug eröffnen müsse. Die englischen Verleumdungen begannen auch auf das Handelsgeschäft der deutschen Kaufleute zu wirken, und es war wirklich die höchste Zeit, daß in der deutschen Japan-Post in Yokohama eine Reihe Berliner Telegramme erschienen, welche klar legten, in wie großem Umfange der englische Handel den Russen zu Hilfe kommt. Man findet heute in der japanischen Presse eine große Reihe von Artikeln, welche sich mit theoretischer Auslegung der einschlägigen Bestimmungen des Völkerrechts über Kriegskonterbande beschäftigt, zwischen durch aber muß man dort mit einer gewissen Wehmut konstatieren, wie fortwährend Schiffe des englischen Bundesgenossen bestrebt sind, die russischen Küstenplätze, insbesondere Wladiwostok, mit Munition und besonders mit Proviant zu versorgen.

Meldungen aus Korea zeigen übrigens deutlich, daß die Japaner dieses Land als ihren dauernden Besitz betrachten. Mr. Stevens, der bisherige Berater der japanischen Botschaft in Washington, der nunmehr als offiziöser Berater des Kaisers von Korea eingesetzt ist, trägt kein Bedenken, ziemlich deutlich aufzutreten. Übrigens muß man sagen, daß unter japanischer Verwaltung die Entwicklung der koreanischen Hafenplätze ziemlich rasch vorankommt. So nimmt neuerdings Fusan einen auffälligen Aufschwung. Alle Zollstellen und Zollbauten sind vergrößert worden; die deutsche Firma E. Meyer, welche seit 20 Jahren in Tschemulpo eine Niederlassung besitzt, hat sich neuerdings veranlaßt gesehen, in Fusan eine Filiale zu begründen. Die Japaner befestigen übrigens auch den Hafen Masampho in Korea, den sie durch eine Zweigbahn der Eisenbahn Fusan—Söul mit dem Verkehrsnetz in Verbindung setzen. Sogar Marconistationen sind in allen diesen Hafenplätzen angelegt.

Referat über den Vortrag des Herrn Geheimrat Prof. Dr. Prutz in der Münchner Orient. Gesellschaft.

Ausgehend von dem hervorragenden kulturgeschichtlichen Interesse, welches die im Laufe der Zeit so verschieden aufgefaßten Kreuzzüge auch in der Gegenwart noch beanspruchen, schilderte der Vortragende zunächst die im Dienst des stets sehr lebhaften Pilgerverkehrs entstandenen älteren Stiftungen im Abendlande und in Palästina und verfolgte dann insbesondere die Geschichte des in Jerusalem selbst durch Papst Gregor den Großen 560 errichteten Hospitals, das nachmals durch Karl den Großen erhalten wurde und um 1040 durch einen Amalfitaner Kaufmann eine Erneuerung erfuhr. Aus ihm ist nach dem ersten Kreuzzug (1099) das Hospital des heiligen Johannes hervorgegangen, dessen schnell wachsende Bedeutung nächst den ihm zuströmenden reichen Mitteln namentlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß es an den wichtigsten Zentren des Pilgerverkehrs in Italien Filialen errichtete, durch die es Organisation und Leitung des Wallfahrtswesens zu einem großen Teile in seine Hand brachte. Zu den von seinen Genossen geübten Pflichten der Armen- und Krankenpflege kam dann nach dem Vorbild des 1119 entstandenen Templerordens die des Kampfes gegen die Ungläubigen, womit erst aus dem Mönchsorden ein geistlicher Ritterorden wurde. Nach diesen Vorbildern entstand 1197 der Deutsche Orden.

Weiter schilderte der Vortragende dann die außerordentliche Stellung, in welche die Orden durch die ihnen verliehenen kirchlichen und weltlichen Privilegien aufstiegen. Fast in allen Stücken von der ordentlichen weltlichen Obrigkeit eximiert, entwickelten sie nicht bloß selbst positives Herrschaftsrecht, sondern erlangten durch die Gunst der Päpste auch der Kirche gegenüber eine Unabhängigkeit, die von Bischöfen und Pfarrern als schwere Schädigung empfunden und erbittert, aber vergeblich bekämpft wurde. Weiterhin entsprang daraus aber auch ihre rasch fortschreitende Verweltlichung.

Von besonderer Bedeutung wurden die im Osten dauernd tätigen, aber auch im Westen heimischen Ritterorden für den Verkehr zwischen Morgen- und Abendland und die Vermittelung des durch die Kreuzzüge veranlaßten Kulturaustausches zwischen beiden. Während sie sich durch die sorgsame Bewirtschaftung ihrer großen morgenländischen Güter um die Kultur Palästinas ein hohes Verdienst erwarben, sicherte ihre Flotte die Verbindung desselben mit dem Westen. Durch regelmäßige Ein- und Ausfuhr über den eigenen Bedarf hinaus gewannen sie beträchtlichen Anteil an dem Handel; insbesondere kam der Geldverkehr aus Gründen der Sicherheit vorzugsweise in ihre Hände, und der Tempel Paris, das Haupthaus des Templerordens, wurde die Börse für den Welthandel jener Zeit. Damit hing zusammen die gewinnreiche Tätigkeit, die sie als Bankiers und als Schiffsreeder entfalteten, während sie im Morgenlande selbst politische und militärische Machtfaktoren waren, mit denen Kirche und Staat rechnen mußten. Dem Zusammenwirken dieser Umstände war die fortschreitende Wandlung ihres ursprünglichen Wesens zuzuschreiben, die sie je länger je mehr zum Gegenstand der Anfeindung machte. Mit dem Verlust Palästinas 1291 verloren sie vollends ihre Existenzberechtigung; nur der Form nach setzten die Hospitaliter ihre stiftungsmäßige Wirksamkeit von Rhodos und dann von Malta aus fort, während der Deutsche Orden sich in Preußen in den alten Formen ein neues, aussichtsreiches Dasein schuf, die Templer aber zu Beginn des 14. Jahrhunderts einem furchtbaren, aber selbstverschuldeten Verhängnis verfielen.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Winke für den Handel mit Persien.

Der früher bei dem Bau der Nuschki– Seistanstraße verwendete Mr. Greensill hat eine Rundreise in Indien begonnen und versucht, den Handel zwischen Indien und Persien dadurch zu fördern, daß er Vorträge über die Lage und Bedürfnisse des persischen Marktes hält. Einer Unterredung, welche der genannte Reisende einem Vertreter der „Times of India" gewährte, entnehmen wir das folgende:

Als Waren, nach denen eine besondere Nachfrage in Persien besteht, werden bezeichnet: Glaswaren, emaillierte Waren, Stückgüter, Tee, Indigo, Reis, Spezereiwaren und Posamentierwaren. Bezüglich des Teppichgeschäfts äußerte sich Mr. Greensill dahin, daß es sich lediglich für Kenner empfehle, sich mit demselben zu befassen, während andere Kaufleute besser sich nicht mit demselben abgeben. Was den Zuckerimport betrifft, so würde sich die Einfuhr von indischem Rohrzucker in Konkurrenz mit dem zur Verfügung stehenden billigen russischen und anderem Rübenzucker bei den hohen Transportkosten nicht lohnen. Was das Tabakgeschäft betrifft, so können Zigarren nicht auf Absatz rechnen, während indische Zigaretten mit dem persischen Fabrikat in Wettbewerb treten können. In der Sammlung von Warenmustern, die Mr. Greensill anläßlich seines Aufenthalts in Persien zusammengestellt hat, und für die dieses Land eine Absatzgelegenheit bietet, finden sich Seidenwaren aller Art, einige einheimischen Fabrikats, andere in gestickten, gepreßten und bedruckten Mustern aus Frankreich bezogen. Weiter Baumwollwaren aller Art, insbesondere aus England und Rußland. Einige ausgelegte Muster in weißem Schirting zeigen, daß Rußland in diesem Artikel in den Wettbewerb mit eintritt. Cawnporeflanell gilt als zu teuer. Verkäuflich sind ferner venezianische und Bradfordtuche, die früher über Rußland und in neuerer Zeit über Konstantinopel bezogen wurden, dann ferner Musselins, Satinschals und Baumwollsatinschals, die gegenwärtig Frankreich und Rußland liefern, bedruckte baumwollene Tücher, die von den Frauen als Kopfbedeckung getragen werden, usw. Beliebt ist, wie Mr. Greensill sagt, gut schimmernde, etwas herzeigende auffallende Ware, bei der weniger auf Haltbarkeit als auf Billigkeit gesehen wird. Schuhe liefert namentlich Rußland. Beliebt sind bunte kleine Glaswaren. Der russische Tee kommt in besonders hübschen Aufmachungen auf den Markt.

Bezüglich der Transportverhältnisse weist Mr. Greensill insbesondere auf die Sicherheit des Landes für Karawanen hin. (Nachrichten für Handel und Industrie.)

Russisches Asien.

Entwicklung der Butterfabrikation in Sibirien.

Die Butterfabrikation in Sibirien hat in den letzten Jahren einen sehr bedeutenden Umfang angenommen. Im Jahre 1894 gab es nur 2 Butterfabriken in Sibirien, im Jahre 1895 wurden 7 neue erbaut, 1896 kamen 22 Anstalten dazu, 1897: 51, 1898: 68, 1899: 168, 1900: 438, 1901: 794 und 1902: 580 Fabriken, so daß im letztgenannten Jahre die gesamte Anzahl der Butterfabriken Sibiriens sich auf 2130 stellte.

Es wird vorwiegend frische Rahmbutter hergestellt, die mit den Eisenbahnen fast ausschließlich in Schnellzügen transportiert wird. Im Jahre 1899 wurden auf der sibirischen Eisenbahn an Rahmbutter mit Schnellzügen 300 265 Pud, 1900: 1 067 664 Pud, 1901: 1 844 496 Pud und 1902 2 174 446 Pud befördert.

Von der im Jahre 1902 mit Schnellzügen transportierten Menge entfielen auf den Lokalverkehr 97 949 Pud, Exportverkehr 2 075 553 Pud, Import 859 Pud und Transitverkehr 85 Pud.

Für die Ausfuhr von Rahmbutter waren die wichtigsten Bestimmungsorte im Jahre 1902 die folgenden: St. Petersburg 106 000 Pud, Nowy-Port (Seehafen von Petersburg) 96 000 Pud, Reval 512 000 Pud, Riga 1 124 000 Pud, Windau 14 000 Pud, Libau 182 000 Pud, Moskau 23 000 Pud, hinter Irkutsk 10 000 Pud. Der weitaus größte Teil der aus Sibirien ausgeführten Rahmbutter geht hiernach nach den Ostseehäfen zum weiteren Export nach dem Auslande.

In der ersten Periode des Exports sibirischer Butter nahmen die Hauptstelle die Hafenplätze Reval und St. Petersburg ein. Im Jahr 1901 trat jedoch der Hafen von Riga in den Vordergrund und hat in den letzten Jahren eine große Bedeutung erlangt; es sind dort Einrichtungen getroffen, daß die Butter größtenteils aus den Eisenbahnwaggons direkt in die Kühlräume der Dampfer verladen wird.

Mit Güterzügen mit geringerer Fahrgeschwindigkeit wurden im Jahre 1902 nur 6889 Pud Rahmbutter transportiert.

Schmelzbutter wird dagegen auf der sibirischen Eisenbahn fast nur in Zügen mit geringerer Geschwindigkeit (Güterzügen) befördert, und zwar wurden mit solchen im Jahre 1899: 722 619 Pud, 1900: 651 678 Pud, 1901: 560 815 Pud und 1902: 444 592 Pud abgeführt. Es zeigt sich hier eine beständige und bedeutende Abnahme, was mit der Erweiterung der Produktion von Rahmbutter, dem wertvolleren Produkt, zusammenhängt. Die Produktion von Schmelzbutter in Sibirien wird voraussichtlich in Zukunft mit jedem Jahr immer mehr abnehmen.

Der größte Teil der sibirischen Schmelzbutter wird ausgeführt. Im Jahre 1902 gingen 375 767 Pud aus, wovon nach Petersburg 100 548 Pud und nach Moskau 77 490 Pud gingen.

Mit Schnellzügen wurden im Jahre 1902 im ganzen nur 1558 Pud Schmelzbutter transportiert.

Eisen, Eisenwaren und Maschinen auf der sibirischen Eisenbahn.

Unter den Gütern, die auf der sibirischen Eisenbahn transportiert werden, spielen eine bedeutende Rolle Roheisen, Eisen und Stahl, Bleche und Waren aus letzteren Metallen, sowie landwirtschaftliche Maschinen und Geräte.

Trotzdem Sibirien reich an Erzlagern ist, die nahe bei Steinkohlenlagern oder inmitten umfangreicher Waldungen gelegen sind, ist die metallurgische Tätigkeit in Sibirien noch sehr schwach entwickelt. Der stetig zunehmende Bedarf an Eisen und Eisenwaren in Sibirien wird durch die Eisenwerke im Ural und im Innern des europäischen Rußlands gedeckt.

Daher kommt es, daß nach den statistischen Tabellen der Transport von Eisen und Eisenwaren im Jahre 1902 auf der sibirischen Eisenbahn über 91 % auf die Einfuhr nach Sibirien aus dem europäischen Rußland entfielen.

Die gesamte Menge an Roheisen, Eisen und Stahl, die auf der sibirischen Eisenbahn im Jahre 1902 transportiert wurde, betrug 1 285 118 Pud, d. h. 268 249 Pud mehr als im vorhergehenden Jahre. Von dieser gesamten beförderten Menge entfielen auf die Einfuhr 59 % und 34 % auf den Transitverkehr. Die genannten Waren kommen vorzugsweise aus dem Gebiet, das von der Ssamara-Slatonst- und Perm-Eisenbahn durchschnitten wird, also aus der Gegend, wo die uralischen Bergwerke belegen sind.

An Eisenwaren wurden im Jahre 1902 auf der sibirischen Eisenbahn im ganzen 3 108 673 Pud befördert, d. h. 1 101 015 Pud weniger als im Jahre 1901. Die Abnahme dieser Transporte beruht hauptsächlich auf der Verminderung des Transportes von alten und neuen Eisenbahnschienen. Im Jahre 1901 waren nämlich bedeutende Mengen Schienen für die mandschurische und zum Teil auch für die Baikal-Gürtelbahn befördert worden. Nach Beendigung des Baues der mandschurischen Eisenbahn nahm die Nachfrage nach Eisenbahnschienen bedeutend ab, und im Jahre 1902 wurden nur noch Schienen für den Bedarf der Baikal-Gürtelbahn transportiert. Aus demselben Rückgang trat auch ein Rückgang im Transport anderer Materialien für den Eisenbahnbau ein, während gleichzeitig mit Eröffnung der Verkehrs auf der mandschurischen Eisenbahn die Transporte von rollendem Material und anderen Ausrüstungsgegenständen der Eisenbahnen zunahmen.

Infolge der mit jedem Jahre zunehmenden Kolonisation Sibiriens durch Übersiedelung von Landwirten aus den südlichen und westlichen Gegenden Rußlands nehmen die Transporte von landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten auf der sibirischen Eisenbahn zu; im Jahre 1898 wurden nur 144 102 Pud befördert, 1899 waren es 280 272 Pud, 1900: 398 888 Pud, 1901: 403 364 Pud und 1902: 753 282 Pud. Die so bedeutende Zunahme des Transportes landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte ist auch dem Umstande zuzuschreiben, daß die Kolonisten zur vollen Ausnutzung der ihnen zugewiesenen, sehr umfangreichen Ländereien gezwungen sind, da es in Sibirien an Arbeitern erheblich mangelt, Maschinen zur Bearbeitung des Ackers zu verwenden. (Praw. Wjestnik.)

Der Passagierverkehr auf der sibirischen Eisenbahn.

Die Gesamtzahl der im Jahre 1902 auf der sibirischen Eisenbahn beförderten Reisenden betrug 1 002 547 Personen, und zwar in der I. Klasse 7748, II. Klasse 63 537, III. Klasse 367 213, IV. Klasse 419 161 und außerdem 144 888 Übersiedler.

Im Vergleich zum Jahre 1901 hat dieser Personenverkehr um 155 906 Personen oder um über 15 % zugenommen; diese Zunahme ist ausschließlich dem stärkeren Personenverkehr in der III. und IV. Klasse zuzuschreiben, der wiederum darauf zurückzuführen ist, daß das Jahr 1902 in wirtschaftlicher Hinsicht recht günstig war infolge seiner verhältnismäßig besseren Ernte nach den schlechten Jahren 1900 und 1901. Ein weiterer Grund für die Zunahme des Personenverkehrs liegt in der im Jahre 1902 erfolgten Eröffnung des Verkehrs auf der mandschurischen Eisenbahn.

An der Gesamtziffer der im Jahre 1902 beförderten Passagiere war die I. Klasse mit 0,77 % beteiligt, II. Klasse mit 6,34 %, III. Klasse mit 36,63 %, IV. Klasse mit 41,81 % und die Übersiedler mit 14,45 %. Demnach bilden die Passagiere der III. und IV. Wagenklasse den weitaus größten Teil des gesamten Personenverkehrs.

Bei der Beförderung von Übersiedlern macht sich eine Abnahme im Jahre 1902 im Vergleich zu den Jahren 1901 und 1900 bemerkbar; im Jahre 1902 wurden nämlich 144 888, 1901: 148 469 und 1900: 305 426 Übersiedler befördert. Einen Hauptgrund für die Abnahme der Übersiedlung bildete die Mißernte in Sibirien in den Jahren 1900 und 1901, die die Übersiedelungsverwaltung veranlaßte, die Aushändigung von Übersiedlungszeugnissen bedeutend einzuschränken.

Auf der sibirischen Eisenbahn wurden außerdem befördert an Militärpersonen in der I. Klasse 69, II. Klasse 747 und III. Klasse 54 075, ferner an Arrestanten und deren Begleitung 74 153. Im Jahre 1900 wurde infolge der Wirren in China dreimal soviel Militär als im Jahre 1901 und zweimal soviel als im Jahre 1902 transportiert. Im Transport von Arrestanten konnte man gegen die vorhergehenden Jahre keine erheblichen Schwankungen feststellen.

Die Einnahmen aus der Beförderung aller zahlenden Reisenden auf der sibirischen Eisenbahn, des Militärs und der Arrestanten mit ihren Begleitern betrug im Jahre 1902: 3 136 947 Rbl. 53 Kop., d. h. 381 243 Rbl. 85 Kop. mehr als im Jahre 1901.

Eine Statistik der Unglücksfälle auf der sibirischen Bahn

entnimmt der „Stepn. Krai" einem Tagesbefehl des Chefs des sibirischen Militärbezirks. Die Statistik umfaßt die Zeit von dem Augenblick, wo über die Bahnstrecke der Kriegszustand verhängt wurde. An Toten und ihren schweren Verletzungen Erlegenen sind 47 Mann festgestellt, davon gehörten an: 9 dem Personal des Bahnschutzes, 9 den durchreisenden Militärpersonen, 24 dem Eisenbahnpersonal und 5 Personen waren Reisende. Verletzt wurden 108 Mann, davon 21 vom Bahnschutz, 17 Militärpersonen, 49 Eisenbahnbedienstete und 21 Reisende. In der ganzen Zeit fanden nach der vorbezeichneten Quelle nur drei Entgleisungen mit größeren Menschenverlusten statt. Alle übrigen Unglücksfälle betrafen nur Einzelpersonen. Von dem Eisenbahnpersonal wurden fast ausschließlich nur Wärter, Weichensteller, Wagenkuppler, und anderes niederes Personal betroffen. Die meisten Verunglückten zogen sich den Unfall im Zustande der Betrunkenheit zu. Die Angehörigen des Bahnschutzes kamen um oder wurden zu Krüppeln wegen ihrer Nachlässigkeit im Dienste: sie gingen auf dem Bahndamm, standen auf den Schwellen, saßen oder lagen auf dem Gleise usw. Die Leute der Echelons und die Reisenden zogen sich die Verletzungen vornehmlich beim Auf- und Abspringen während der Fahrt oder auch beim Hindurchkriechen unter den Wagen zu.

Wenn diese Statistik zuverlässig ist und wirklich alle vorgekommenen Unglücksfälle enthält, dann ist verhältnismäßig sehr wenig Unglück angerichtet worden, denn man darf bei Beurteilung der Anzahl der Unglücksfälle nicht die Verhältnisse vergessen. Die Bahn wurde doch recht unvorbereitet von dem starken Verkehr überrascht und mußte ihn mit einem noch wenig geübten Dienstpersonal führen. Dazu kommt die Aufregung und Unruhe, die unvermeidlich mit den kriegerischen Ereignissen verbunden sind

Indien und Australasien.

Bau eines Schiffskanals und Ausbau des Hafens von Madras.

Vom Royal India Marine Survey werden genaue Vermessungen des durch Rameswaram Island (bei Madras) projektierten Schiffskanals vorgenommen. Das Projekt, welches auch den Bau eines neuen Hafens in sich schließt, unterliegt nach Ausführung der Vermessungsarbeiten noch der Prüfung seitens der indischen Regierung. Die Verlängerung der Eisenbahn von Matapam (auf dem Festlande) nach der Insel ist bereits genehmigt worden; mit den Bauarbeiten soll in nächster Zeit begonnen werden. (Commercial Intelligence.)

Der Bau einer Normalspurbahn zwischen Shadera und Sangla (Britisch Indien)

ist genehmigt worden; die genannte 55 engl. Meilen lange Linie soll die Strecken Wazirabad—Lahore und Wazirabad—Khanewal miteinander verbinden und einen Teil des der North Western Railway Company (Sitz in Lahore, Punjab) gehörenden Bahnnetzes bilden. (Bulletin Commercial.)

Elektrische Anlagen in Soerabaja.

Dem Advokaten J. Schoutendorp in Batavia, welchem unter dem 25. Juli 1904 eine Konzession zur Anlage einer Kraftstation am Toentangfall mit Stromleitung nach Samarang und zur Anlage einer Zentral- und Transformatorenstation in Samarang erteilt worden war, ist unter dem 9. November 1904 eine weitere ähnliche Konzession für die größte Handelsstadt Javas, Soerabaja, verliehen worden. Der elektrische Strom soll von einer Wasserkraftanlage hergeleitet werden, die in der Nähe der Flüsse Deklon, Tjerme und Brantas in der Residentschaft Pasaroean errichtet und mit einer Transformatorenstation in Soerabaja verbunden werden soll. Der Strom soll vermittels Transformatoren in einen Drehstrom von 220 Volt Spannung für Glühlampen und 3000 Volt Spannung für Bogenlampen umgewandelt werden, sowie zur Übertragung von Kraft durch Motorgeneratoren in durchlaufenden Strom von einer Spannung bis zu 550 Volt. Die Leitungen können nach Wahl des Unternehmers über- oder unterirdisch angelegt werden. Sie müssen innerhalb zweier Jahre für den Gebrauch fertiggestellt sein. Nach 10 Jahren von der Inbetriebstellung ab hat die Regierung das Recht, die Anlagen gegen Vergütung ihres jeweiligen schätzungsweisen Wertes zu übernehmen.

Die Konzession gilt für die Dauer von 30 Jahren.

Es ist zu vermuten, daß auch bei dieser Konzessionserteilung Herr Schoutendorp lediglich für ein englisch-amerikanisches Syndikat tätig ist.

(Nach einem Bericht des Kais. Generalkonsulats in Batavia.)

Projektierte Bewässerungsanlagen in Siam.

Der in Siam fallende Regen ist für die Zwecke der dortigen Landwirtschaft unzureichend. Bereits vor Jahrhunderten hat man durch den Bau von Kanälen diesem Mißstande zu begegnen versucht. Allein diese in technischer Beziehung unzweckmäßigen und infolge zunehmender Verschlammung wenig leistungsfähigen Anlagen genügen dem Bedürfnisse nicht. Zur Verbesserung dieser Verhältnisse hat im Jahre 1902 die siamesische Regierung unter Vermittlung der holländischen Behörden die Dienste des Wasserbauingenieurs Homan van der Heide aus Niederländisch-Indien sich zu sichern gewußt. Dieser Wasserbautechniker hat im vergangenen Jahre einen sehr ausführlichen Bericht erstattet, in welchem die Möglichkeit und der Nutzen von Bewässerungs- und Entwässerungsanlagen im Menam-Flußtale ausgeführt, ein allgemeiner Bewässerungsplan in großen Zügen aufgestellt und die Einrichtung einer besonderen Verwaltung für das Bewässerungswesen empfohlen wird.

Als Vorteile eines guten Bewässerungswesens in Siam werden in diesem Berichte genannt: Verhinderung von Mißernten infolge von Dürren; Vergrößerung der Erntemengen und auch deren Qualität, da durch gute Bewässerungsanlagen die für die Bewirtschaftung der Felder erforderliche Zeit verlängert und das Ausreifen von Reis und das Anpflanzen besserer Sorten, welche langsamer reif werden, ermöglicht würden; Benutzung des Kanalschlamms zur Erhöhung der Fruchtbarkeit der Felder; Vermeidung eines zu tiefen und zu langen Unterwasserseins von niedrig gelegenen Grundstücken; erhöhter Schutz für Dörfer gegen Überschwemmungen; Verbesserung der Trinkwasserverhältnisse; Ermöglichung einer zweiten Bestellung der Felder in der Trockenzeit, Verbesserung der Schiffahrt, so daß auch in der Dürrezeit beladene Schiffe die Kanäle jederzeit befahren können; billige Anlage von Wegen auf den Dämmen, welche durch das Ausgraben der Kanäle gebildet werden.

Der Bau eines Dammes mit beweglicher Wasserschleuse im Menamflusse bei Chainat wird in Vorschlag gebracht. Ferner wird als notwendig empfohlen die Anlage von zwei Hauptkanälen auf den beiden Seiten des Flusses, welche mit Einlaßschleusen und für Zwecke der Schiffahrt mit Fangschleusen zu versehen sind. Die bereits bestehenden Kanäle über eine Länge von mindestens 600 km sollen soviel wie möglich als Verteilungskanäle benutzt werden. Zunächst muß die Verbesserung der jetzigen Kanäle und die Anbringung von Schleusen in denselben in Angriff genommen werden, um den Abfluß des Süßwassers in die Flüsse und in das Meer sowie das Eindringen des Salzwassers in die Kanäle und Felder unmöglich zu machen.

Das Ausgraben der Kanäle wird in der Hauptsache mittels Baggermühlen betrieben werden. Gleichzeitig mit der Verbesserung der bestehenden Kanäle soll auch die Ausführung der übrigen Anlagen in die Hand genommen werden.

Die Baukosten aller Anlagen werden, wenn dieselben mit beschränkter Leistungsfähigkeit ausgeführt werden, auf 28 Millionen Tikal, bei voller Ausnutzung dagegen auf 47 Millionen Tikal veranschlagt. Der Bau des Dammes bei Chainat wird auf 6 Millionen Tikal, die Verbesserung der bestehenden Bewässerungsanlagen auf 4,5 Millionen Tikal geschätzt.

Im Laufe des Jahres 1904 ist behufs Mitwirkung an der Ausführung des Projekts ein zweiter Wasserbauingenieur aus Niederländisch-Indien in den Dienst der siamesischen Regierung getreten, weitere vier Ingenieure sind aus Holland nach Siam berufen worden und dort auch schon eingetroffen. Die benötigten Instrumente und zwei Baggermühlen sind bereits in den Niederlanden bestellt und die Vorarbeiten für das große Unternehmen an Ort und Stelle in Angriff genommen.

(Nachrichten für Handel und Industrie.)

Die Schiffahrt der Philippinen im Jahre 1903.

Der fremde Handel des Jahres 1903 mit den Philippinen wurde vermittelt im Eingange durch 30 Segelschiffe von 32813 Reg.-Tons und 982 Dampfschiffe von 1644471 Reg.-Tons, zusammen 1012 Schiffe von 1677284 Reg.-Tons, im Ausgange durch 38 Segelschiffe von 48490 Reg.-Tons und 974 Dampfschiffe von 1660092 Reg.-Tons, zusammen 1012 Schiffe von 1708582 Reg.-Tons.

Die englische Flagge war an diesem Warenverkehr mit mehr als der Hälfte der Schiffe und fast $^{3}/_{5}$ der Gesamttonnage beteiligt. Es entfielen auf sie 536 Schiffe von 967295 Reg.-Tons, während die Vereinigten Staaten selbst nur 77 Schiffe von 108062 Reg.-Tons aufzuweisen hatten.

Deutschland folgt an zweiter Stelle mit 180 Schiffen von 187446 Reg.-Tons. Davon entfallen auf Manila 98 Schiffe von 124970 Reg.-Tons.

Es entfallen also 95% des Gesamtwarenumsatzes auf die Beförderung durch nichtamerikanische Schiffsräume. Unter englischer Flagge wurden befördert Waren im Werte von 43,9 Millionen Dollar, unter deutscher Flagge Waren im Werte von 10,3 Millionen (oder 13,8% der Gesamtwerte), unter amerikanischer Flagge nur Warenwerte von 3,4 Millionen. Auch die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nach den Philippinen wie die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten wurde vorwiegend durch englische und deutsche Schiffe besorgt.

Trotz des geringen Anteils der amerikanischen Flagge ist es den amerikanischen Schiffahrtsinteressenten am 15. April d. J. gelungen, das Kongreßgesetz durchzusetzen, wonach vom 1. Juli 1906 ab die Schiffahrt zwischen Häfen der Vereinigten Staaten und Häfen des Archipels direkt oder über fremde Häfen nur noch Schiffen unter amerikanischer Flagge gestattet ist.

Nach den bisherigen Erfahrungen ist es wahrscheinlich, daß die Amerikaner bis dahin nicht genügend Räume werden bereit stellen können, noch wahrscheinlicher, daß die amerikanischen Schiffahrtsinteressenten dieses Monopol zu einer Steigerung der Frachtraten ausnützen werden, zum Schaden sowohl des philippinischen wie des amerikanischen Handels; denn bei erhöhten Frachtraten werden die Landesprodukte nicht mehr konkurrenzfähig sein oder sich billiger zu erreichenden Märkten zuwenden. Jedenfalls aber wird durch das Gesetz der deutschen Schiffahrt durch die Entziehung der Ladung im Werte von fast einer Million Dollar ein merklicher Schaden zugefügt.

Einen Rückgang wird die deutsche Schiffahrt schon im Jahre 1904 erfahren durch die Einstellung der regelmäßigen Linie Singapore—Manila des Norddeutschen Lloyd, doch könnte derselbe nach Eintritt besserer Konjunkturen durch die Einstellung schnellerer Schiffe wieder gut gemacht werden.

Durch Verfügung des damaligen Militärgouverneurs wurde die Küstenschiffahrt 1899 beschränkt auf Schiffe im Eigentum eines auf den Philippinen lebenden Angehörigen der Vereinigten Staaten, eines Eingeborenen oder solchen Landeseingesessenen, der durch den Pariser Vertrag philippinischer Staatsbürger geworden ist. Um aber den Handel nicht zu schädigen, wurde gegen die Scheinübertragung von bis dahin in der Küstenfahrt tätigen fremden Schiffen an Eingeborene nichts eingewendet, ja Schiffen unter fremder Flagge die Beteiligung an der Küstenfahrt unter gewissen Einschränkungen bis 1. Juli 1904 gestattet. Von dieser Erlaubnis hat der Norddeutsche Lloyd für zwei seiner Schiffe Gebrauch gemacht, die Fahrten aber Anfang dieses Jahres eingestellt.

Die Folge des Ausschlusses fremder Räume war eine exorbitante Steigerung der Frachten im Küstenhandel. Vom 1. Juli 1904 ab werden die Frachten noch mehr anziehen, so daß es als lohnend bezeichnet wird, Ladungen aus oder nach Zamboanga (Mindanao) nach oder aus Manila nicht direkt zu verschiffen, sondern über Singapore gehen zu lassen.

Ostasien.

Die japanische Seidenindustrie.

Auf einer Versammlung der Seidenhändlergilde in Yokohama, die Ende September vorigen Jahres stattfand und auch von Vertretern des japanischen Handelsministeriums und des Ministeriums des Äußeren (kommerzielles Departement) besucht wurde, kam es nach einer Diskussion über Exportförderung im allgemeinen zu dem Beschlusse, es möge eine amtliche Prüfungsstelle für Habutaestoffe, eine Sammlung von Stoffmustern und eine Versuchsanstalt für Färberei errichtet werden.

Ausschreibungen.

(Fortsetzung aus Nr. 4.)

b) Für auf dem Bahnhof Beirut abgeladene und aufgeschichtete Briketts.

Die Eisenbahnverwaltung hält die Waggons unter den vorgedachten Bedingungen zur Verfügung der Lieferanten; nach der Beladung am Hafenkai werden die Wagen durch die Eisenbahnverwaltung und auf deren Kosten nach dem Bahnhof von Beirut überführt und zwar möglichst nahe an die für die Niederlegung der Kohlen bestimmte Stelle.

Der zu offerierende Preis hat die oben angegebenen Unkosten zu umfassen: Zollkosten, Kaigebühren, eventuelle Terrainmiete für die vorläufige Niederlegung, Kosten der Wagenbeladung und des Wiegens usw. usw., dazu die Kosten der Abladung, der Einlagerung und Aufstapelung am Bahnhof Beirut, sowie alle anderen Kosten. Die Zahlung erfolgt auf Grund des auf den bahnamtlichen Wagen nach der Beladung der Wagen ermittelten Gewichtes.

c) Für im Innenhafen von Bord zu Bord gelieferte Briketts.

Der Lieferant hat die Abgaben und Hafengebühren ohne Ausnahme zu tragen; die Eisenbahnverwaltung trägt die Zölle, die Kosten der Übernahme an Bord usw. und verpflichtet sich, 250 Tonnen pro Arbeitstag abzunehmen.

Die Preise sind bei jeder Brikettsorte für jede oben angegebene Lieferungsart besonders anzugeben.

Nach jedesmaliger Lieferung von 500 Tonnen hat der Lieferant eine Faktura in doppelter Ausfertigung vorzulegen; der Betrag wird innerhalb 5 Tagen nach Abnahme der betreffenden Menge durch die Bahnverwaltung gezahlt.

Mit der Lieferung hat der Lieferant ein von dem nächstbelegenen türkischen Konsulat visiertes Ursprungszeugnis vorzulegen.

Die Eisenbahnverwaltung behält sich das Recht vor, den Zuschlag nicht auf das niedrigste Angebot zu erteilen.

Umfangreiche Zementlieferungen an die Hafenverwaltung von Ilo-ilo (Philippinen) sollen an einem noch nicht festgesetzten Tage in Manila vergeben werden. (Bulletin Commercial.)

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, März. **No. 6.** **IV. Jahrgang.**

Die Entwicklung der deutsch-asiatischen Schiffahrt.

Ludwig Grießbauer, Frankfurt a. M.

III.

Wenn es dem Staate Preußen nicht gelingen konnte, sich eine Stellung unter den seefahrenden und handeltreibenden Nationen zu erringen, so ist es nach dem Vorhergesagten klar, daß dies den deutschen Hansestädten bei dem Mangel an Machtmitteln ebenfalls unmöglich war. In den Ländern, in denen die Engländer, Franzosen und Holländer festen Fuß gefaßt hatten, war es für die Hansestädte unmöglich, einen eigenen Handel zu etablieren, und die Versuche, in anderen Gebieten, wo die genannten keine direkten Interessen hatten, Handelsbeziehungen anzuknüpfen, schlugen fehl, weil von den mächtigen Handelskompagnien der anderen Nationen alles aufgeboten wurde, diese Versuche im Keim zu ersticken.

Erst das Ende des 18. Jahrhunderts brachte hier einige Änderungen, als britischerseits der direkte Verkehr mit den britisch-ostindischen Besitzungen auch anderen Nationen, allerdings unter gewissen Beschränkungen, gestattet wurde. Wie Dr. Baasch in seiner Abhandlung über „die Anfänge des modernen Verkehrs Hamburgs mit Vorderindien und Ostasien" berichtet, sind in den Jahren 1792—1799 31 Schiffe aus Ostindien und China in Hamburg angekommen, aber erst von 1797 beteiligten sich auch Hamburger Reeder an der asiatischen Fahrt. Von 1784—1800 liefen nachweisbar 40 Schiffe von Hamburg nach Ostindien und China aus. Aber damit war auch schon der Höhepunkt des deutsch-asiatischen Handels erreicht. In den folgenden Jahren schrumpft der Verkehr wieder auf ein Minimum zusammen, um während der Kontinentalsperre ganz vernichtet zu werden.

Die furchtbaren Schläge, die Napoleon unserem Vaterlande zufügte, und die die Existenz des Deutschtums überhaupt fast in Frage stellten, lähmten jeden Unternehmungsgeist. Die ganze Kraft und das ganze Interesse des Volkes konzentrierte sich ausschließlich auf die Befreiung vom fremden Joch, und die innerpolitischen Aufgaben nach den Befreiungskriegen nahmen unsere Aufmerksamkeit so sehr in Anspruch, daß die Erkenntnis für die Bedeutung eines überseeischen Handels nicht aufkommen konnte. So kommt es, daß man vor 1824 von keinem direkten Handel deutscher Reedereien nach Asien reden kann.

Das Land war nach den jahrelangen Kriegen verarmt und politisch zerrissen. Die Schranken der Binnenzölle ließen einen Handel nach der Küste nicht aufkommen, der Mangel einer Bundesflagge wirkte hindernd auf die Entwicklung eines überseeischen Handels, und wenn die heimische Dampfschiffreederei nicht den gewünschten Aufschwung nehmen wollte, so trug hieran die übermächtige Beherrschung der Technik seitens der Engländer die Schuld. Die inneren Vorbedingungen für die Entwicklung dieses Zweiges unserer Industrie waren noch nicht vorhanden. Ferner war es aber unendlich schwer, gegen die gewaltige Machtstellung Englands überhaupt aufzukommen. Seine Schiffe verkehrten auf allen Meeren und beherrschten den ganzen Handel, namentlich den so rentabeln Zwischenhandel, überall hatte es seine Kapitalien investiert, seine Stellung war politisch, finanziell und in bezug auf die Beherrschung des gesamten Welthandels und Weltverkehrs die denkbar festeste.

Nur ganz langsam begann es sich in unsern Landen zu regen. In den Jahren 1824—1838 liefen aus Ostindien und China insgesamt nur 31 Schiffe unter Hamburgs Flagge ein. Namentlich konnte sich der Handel mit Ostindien nur in ganz mäßigen Grenzen bewegen, und zwar wegen der Zölle, die die Einfuhr unter nichtenglischer Flagge fast zur Unmöglichkeit machten. Im Jahre 1844 liefen nach den englischen Schiffsregistern nur ein preußisches, ein Hamburger und ein Bremer Schiff in Wampoa, dem Hafen von Kanton, und 1846 je ein Hamburger und Bremer Schiff mit Ladung aus Liverpool und Hongkong in Schanghai ein.

Im Jahre 1839 wurde in Bombay das erste deutsche Handelshaus von Aug. Heinrich Huschke errichtet, aber erst von 1848 an, in welchem Jahre die Gleichstellung fremder Flaggen mit der englischen erfolgte, und ferner von 1859 an, wo ein Teil der Zollerschwerungen aufgehoben wurde, kann man von einer lebhafteren Zunahme des deutsch-asiatischen Handels reden. Von 1849—1859 langten 150, von 1860—1870 177 Schiffe aus Ostindien in Hamburg an. Von Hamburg nach Bombay fuhren in den Jahren 1861—63 5 Schiffe, nach Kalkutta 1861—64 8 Schiffe. Der Verkehr mit dem im Jahre 1819 zum Freihafen erklärten Singapore war ein ziemlich bedeutender, namentlich in den vierziger Jahren hat der Hamburger Handel hier überwogen; Ende der fünfziger Jahre beginnt auch der Verkehr mit Penang, auch Borneo wurde in den Kreis der Beziehungen eingeschlossen. Ende der sechziger Jahre wird auch der Verkehr mit den französischen Besitzungen aufgenommen. Leider haben wir in dem Frankfurter Frieden von 1871 den Wünschen der deutschen Hansestädte nicht Rechnung getragen, die dahin gingen, Saigon als deutsche Kolonie zu erwerben. Als Stützpunkt für unsere asiatische Schiffahrt wäre dieser Hafen von größter Bedeutung. Unser Handel mit den

niederländischen Besitzungen krankte lange Jahre an der nicht gleichberechtigten Stellung fremder Flaggen mit den holländischen, ein Übelstand, der erst 1850 aufgehoben wurde, von welchem Zeitpunkt ab der deutsche Handel auch nach diesen Gebieten eine namhafte Zunahme zu verzeichnen hat.

Wenn der deutsche Seeverkehr mit den spanischen Philippinen nicht recht aufkommen wollte, so beruht dies auf der wenig weitsichtigen Handelspolitik Spaniens.

Ganz besonders lebhaft entwickelte sich der Verkehr der Hansestädte mit China, und zwar auf Grund der Tatsache, daß von 1843 ab in den chinesischen Gewässern Schiffe anderer Nationen mit den englischen Schiffen gleichgestellt waren. Namentlich gewann die deutsche Küstenschiffahrt zwischen den ostasiatischen Häfen große Bedeutung. Wie Dr. Baasch in seiner bereits obenerwähnten Abhandlung, der vorstehendes Zahlenmaterial entnommen ist, nachweist, hat sich in der Zeit von 1859—63 die Frequenz der Hamburger Flagge in Hongkong der Schiffszahl nach verzehnfacht, der Schiffsgröße nach versechzehnfacht. Ähnliche Zahlen weist die Schiffsfrequenz in den anderen chinesischen Häfen auf. In den sechziger Jahren nahm dieser lebhafte Küstenverkehr deutscher Schiffe wieder etwas ab, und zwar deshalb, weil sich die Chinesen, dank der billigeren Frachtsätze, die sie zu bieten in der Lage waren, dieses Verkehrs mehr und mehr annahmen.

Neben dieser Ursache spielte aber noch die Schutzlosigkeit mit, der unsere Schiffahrt in den chinesischen Gewässern während des deutsch-französischen Krieges ausgesetzt war. In dieser Zeit des Niedergangs trat noch die verschärfte Konkurrenz der Engländer und Amerikaner auf, die sich gleichfalls mit großer Energie dieses lukrativen Frachtverkehrs annahmen. Während wir Deutsche in der Mitte der achtziger Jahre etwa 10 % des Küstenverkehrs in den chinesischen Gewässern in Händen hatten, war diese Beteiligungsquote im Jahre 1898 auf knapp $3\frac{1}{2}$ % zurückgegangen.

Japan war mit Ausnahme der holländischen und chinesischen Schiffahrt dem fremden Verkehr vollkommen verschlossen.

Erst Ende der fünfziger Jahre trat hier eine Wandlung ein. Im Jahre 1854 schloß Japan mit Amerika einen Freundschaftsvertrag ab, der wenn auch weniger für den Handel, so doch um deswillen von Bedeutung war, als hierdurch überhaupt der Verkehr mit einer fremden Nation zugelassen wurde. Im gleichen Jahre kamen noch ähnliche Verträge mit England und Rußland, bald darauf ein solcher mit Frankreich zustande. Simoda (im äußersten Golf von Yeddo) Hakodate, Nagasaki, Neagata, Hiogo wurden dem Handel geöffnet.

Da nur durch internationale Verträge der in Ostasien aufkeimende deutsche Handelsverkehr geschützt und gefördert werden konnte, beschloß die preußische Regierung, die es mit ihrer Stellung nicht vereinbaren konnte, daß ihre Untertanen und deren Unternehmungen unter dem Schutze fremder Nationen standen, durch eine handelspolitische Mission in Begleitung von Kriegsschiffen direkte vertragsmäßige Beziehungen zu den ostasiatischen Staaten anzubahnen. Diese Expedition ging im Jahre 1859 unter dem Gesandten Grafen Friedrich zu Eulenburg nach Ostasien ab. Sie war insofern von Erfolg gekrönt, als es gelang, nach langen und schwierigen Verhandlungen einen Schiffahrts- und Freundschaftsvertrag mit Japan zustande zu bringen.

Im Jahre 1869 fuhr 1 hamburgisches Schiff, im Jahre 1871 4 solche nach Japan.

Eine englische Gesellschaft war es, die die ersten regelmäßigen Fahrten nach Ostasien aufnahm. Im Jahre 1844 eröffnete die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company mit dem Ausgangspunkte Suez eine Postdampferlinie nach Ceylon, Madras, Kalkutta, Penang, Singapore, Hongkong und Schanghai. In Ermangelung einer direkten Verbindung mit dem Mittelländischen Meere wurde von Kairo nach Suez der Überlandweg gewählt. Sieben Jahre später trat die französische Société des Messageries Maritimes Nationales als erste Konkurrentin auf. Es folgten nach Eröffnung des Suezkanals der Österreichische Lloyd mit einer regelmäßigen Linie nach Bombay, die später nach Singapore, Hongkong, Schanghai und Japan ausgedehnt wurde, die Navigatione Generale Italiana mit einer Linie nach Bombay und Ostasien, der Rotterdamsche Lloyd, die Stoomvaart Maatschappij „Nederland" mit einer Linie nach Batavia und Ostasien und ferner die spanische Compania transatlantica, die ihre Linie nach den Philippinen nach dem Übergang der Inseln an die Vereinigten Staaten von Nordamerika wieder eingehen ließ. Auch Rußland und Dänemark errichteten einen direkten Verkehr nach Ostasien. Vice versa eröffnete die japanische Nippon Yusen Kaischa eine Verbindung zwischen Yokohama nach London.

Deutschland kam vor dem Jahre 1870/71 mit regelmäßigen Fahrten nach Asien im Vergleich zu anderen Nationen kaum in Frage. Erst nach dem Kriege eröffnete die unter dem Namen Kingsin-Linie bekannte Deutsche Dampfschiffsreederei eine Fahrt von Hamburg nach Singapore und China, die allerdings zu Anfang auch keine regelmäßige war. Erst mit den achtziger Jahren kommt in den deutsch-asiatischen Verkehr ein lebhafteres Tempo, als die deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" im Jahre 1882 eine erste Reise nach Singapore antrat. Ende der achtziger Jahre gründete die genannte Gesellschaft alsdann die regelmäßigen Linien nach Bombay—Karachi und Madras—Kalkutta und schloß mit der zu dieser Zeit gegründeten Hamburg-Kalkutta-Linie, die im Jahre 1896 in Liquidation trat, ein Abkommen zur Vermeidung von Konkurrenz zwischen beiden Gesellschaften. Zurzeit unterhält die „Hansa" einen regelmäßigen 14täglichen Dienst von Bremen—Hamburg—Antwerpen nach Bombay, Karachi, Kolombo, Madras, Kalkutta und einen dreiwöchentlichen Verkehr nach Burma—Rangoon. Diese regelmäßigen Linien haben sich durch die gesteigerte Kaufkraft der in Frage kommenden Länder günstig entwickelt, so daß sie für unsere deutsche Exportindustrie wachsende Bedeutung gewinnen. Diese Tatsache und namentlich die zunehmende Warenausfuhr von Indien hat zu einem Abkommen zwischen der „Hansa" einerseits und dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie anderseits geführt, nach welchem diese letzteren beiden Gesellschaften sich mit einer Anzahl von Expeditionen an diesem Verkehr mit Indien und Burma beteiligten. Vorher hatten die Frachtdampfer der genannten Gesellschaften nur gelegentlich Kalkutta auf der Heimreise angelaufen.

Moderne Industrie in China.

Von D. Kürchhoff.

Obwohl die Landwirtschaft in China von alters her die erste Stelle einnimmt, so ist doch auch die Industrie nicht vernachlässigt worden, wie schon die Tatsache beweist, daß Korea und Japan ihre gesamte gewerbliche Tätigkeit von den Chinesen gelernt haben.

Ebenso wie die Landwirtschaft und das Handwerk ist auch die Industrie auf dem primitiven Standpunkt, welchen sie vor Jahrhunderten einnahm, stehen geblieben, welcher ungünstige Umstand, abgesehen von dem Konservatismus der Bevölkerung, noch besonders dadurch begünstigt wurde, daß die Einführung von Maschinen, einige staatliche Werkstätten ausgenommen, bis zum Frieden von Schimonoseki im Interesse des Schutzes der heimischen Gewerbe verboten war. Der angegebene Friede erst hat die Einfuhr von industriellen Maschinen allgemein freigegeben, so daß erst von diesem Zeitpunkte an von der Entwicklung einer modernen fabriksmäßigen Industrie im chinesischen Reich die Rede sein kann. Wenn trotz aller Bemühungen die Entwicklung derjenigen Industriezweige, welche bereits eine Konkurrenz mit europäischen Erzeugnissen aufzunehmen vermöchten, wie z. B. die Baumwollweberei, in modernem Sinne nur langsam fortschreitet, so liegt dieses hauptsächlich daran, daß der das Material erzeugende Bauer im Winter zu dem die gewonnenen Rohstoffe verarbeitenden Industriearbeiter wird.

Abgesehen von diesen der Entwicklung einer Großindustrie ungünstigen Verhältnissen liegen die Aussichten für eine solche durchaus günstig, das ausgedehnte Reich mit seinen zahlreichen Bodenschätzen aller Art, mit seinen reichlichen Arbeitskräften, seinen billigen Wasserstraßen usw. ermöglicht ohne allen Zweifel die erfolgreiche Produktion zahlreicher Artikel, welche bisher aus fremden Ländern eingeführt werden mußten.

Naturgemäß wurde bei der Einrichtung größerer industrieller Etablissements zunächst mit der Herstellung jener fremdländischen Erzeugnisse begonnen, welche bei der Einfuhr in China guten Absatz fanden.

In dieser Beziehung ist in erster Linie die Anfertigung von Baumwollwaren zu nennen.

China ist hinsichtlich der Baumwolle eines der reichsten Produktionsländer der alten Welt, und ist ein großer Vorteil der chinesischen Baumwolle ihre ausgezeichnete Beschaffenheit, sie hat eine viel weißere Farbe und ist viel reiner als die indische, so daß beim Spinnen viel weniger Abfall entsteht und das Garn glänzender und reiner ist als dasjenige der indischen Baumwolle. Die Ausfuhr von diesem Artikel ist sehr gering und beträgt etwa 10 Prozent der Ernte, die restlichen 90 Prozent werden im Lande, zumeist in Hausindustrie, verarbeitet, und zwar hauptsächlich in Kanton, Fetschau und den zwischen diesen beiden Städten gelegenen Orten, d. h. in dem unteren Jangtsetal und in der chinesischen Tiefebene. In diesen Gegenden sind Tausende von Leuten mit dem Weben, Färben, Sticken usw. der verschiedensten Stoffe, Posamentierwaren usw. beschäftigt.

Nanking ist durch seine Baumwollgewebe bekannt.

Schon seit längerer Zeit genügten die hausindustriellen Erzeugnisse sowohl hinsichtlich der Qualität der produzierten Ware als auch hinsichtlich der Fabrikationskosten nicht mehr, und zwar gilt dieses in erster Linie von den Spinnereierzeugnissen. Das Garn läßt sich schneller mit der Maschine herstellen als mit der Hand, was zur Folge hatte, daß die Garneinfuhr von Jahr zu Jahr zunahm. Statt die Baumwolle selbst zu verspinnen, findet der Chinese es vorteilhafter, das gleichmäßige Maschinengarn zu kaufen und im Hause zu verweben. Für Spinnereien ist daher sicherlich ein großes und lohnendes Arbeitsfeld gewonnen.

Nachdem bereits im Jahre 1879 Li Hung Chan in Schanghai eine Baumwollspinnerei hatte einrichten lassen, entstanden nach dem Frieden von Schimonoseki zahlreiche von Aktiengesellschaften mit englischem, deutschem und chinesischem Kapital gegründete Baumwollspinnereien, allein in Schanghai in rascher Aufeinanderfolge sieben mit mehr als 300 000 Spindeln, und heute gibt es in ganz China 17 mechanische Baumwollspinnereien mit etwa 500 000 Spindeln im Betrieb.

Die Nähe der größten Baumwollproduktionsbezirke, günstige Wasserverbindungen und geeignete Arbeitskräfte ließen Schanghai als den geeignetsten Ort zur Errichtung von modernen Baumwollspinnereien erscheinen. Ein weiterer Vorteil ist die billigere Kohlenversorgung, welche sich in Schanghai auf 6,61 Taels pro Spindel beläuft. Das Klima ist im allgemeinen in diesen Gegenden der Spinnerei günstig feucht.

Augenblicklich bestehen in Schanghai neun Baumwollspinnereien, von denen vier mit europäischem, eine mit japanischem und vier mit chinesischem Kapital betrieben werden, in Wutschang bei Hankou zwei, von denen eine vom Generalgouverneur Chang-Chi-tung 1892 errichtet wurde und mit 30 440 Spindeln arbeitet, während die zweite mit chinesischem Kapital, im Jahre 1897 dem Betrieb übergeben, mit 50 000 Spindeln arbeitet. Beide Spinnereien sind seit 1902 von einer chinesischen Aktiengesellschaft gepachtet. Zwei Spinnereien sind ferner in Ningpo, je eine in Sutschan, Hangtschou, Chingkiang und Tschungking, sämtlich mit chinesischem Kapital, in Betrieb. Alle Fabriken florieren nach Überwindung anfänglicher Krisen gut und setzen nicht unerhebliche Mengen Garn Nummer 10—16 bis weit in das Innere des Reiches ab.

Die Leiter dieser Etablissements sind fast durchgehends Europäer, die Arbeiter, auch die Vorarbeiter, Chinesen, und zwar werden etwa beschäftigt: 51 Prozent Frauen, 24 Prozent Männer und 25 Prozent Kinder.

Der mittlere Lohn beträgt in Schanghai 40 Centimes die Woche, aber bei diesem geringen Lohn muß berücksichtigt werden, daß nach den Versicherungen der Fabrikanten wenigstens zwei Chinesen nötig sind, um die Arbeit eines Europäers zu leisten.

Im Zusammenhang mit einigen dieser Spinnereien entstanden auch kleine mechanische Webereien, welche grobe Schirtings und Scheetings herstellen. Obwohl die Gewebe locker und wenig haltbar sind, so finden sie doch unter den Chinesen willige Abnehmer, im allgemeinen aber wird die Weberei mit der schwer zu unterbietenden Konkurrenz der chinesischen Hausindustrie zu rechnen haben, und das

ist der Grund, weshalb die Baumwollweberei als Großindustrie sich nur in sehr geringem Maße entwickelt hat.

Es befinden sich Baumwollwebereien: zwei unter chinesischer Verwaltung in Schanghai und eine in Wutschang, letztere begann in Verbindung mit der schon erwähnten Spinnerei des Vizekönigs ihre Tätigkeit im Jahre 1892 mit 700 Webstühlen und beschäftigt heute deren etwa 1000. Dieselbe ist Tag und Nacht in Betrieb, der Mann erhält 2500—3700, die Kinder 2000 Cash. Die Männer und die Kinder über 9 Jahre arbeiten 12 Stunden täglich mit einstündiger Unterbrechung. Ruhetage sind der 1. und 15. jeden Monats und das chinesische Neujahr. Die tägliche Produktion beträgt 650 Stück Baumwollzeug, und beläuft sich der Verkaufspreis eines Stückes von 40 Yard und 36 Zoll Breite nach Wolff auf etwa 11 Mark.

Die Wollwarenindustrie befindet sich noch in vollkommen unentwickeltem Stadium, obwohl bereits 1879 von der Regierung selbst eine Wollwarenfabrik in Lan-chou-fu, der Hauptstadt der Provinz Kansu, mitten in einer Gegend, welche genügend Rohprodukte liefert, errichtet wurde. Vorläufig befinden sich die Spinnereien in China noch im Stadium des Suchens nach Methoden, welche den wirtschaftlichsten Betrieb ermöglichen; wenn auch in dieser Richtung bereits viel gebessert worden ist, so wird doch noch viel geschehen müssen, bevor die Leistungen der Spinnereiarbeiter mit der Fertigkeit der Spinner in Indien verglichen werden können. Nachteilig für die Entwicklung dieses Industriezweiges muß es erscheinen, daß, wie auch die stetig abnehmende Einfuhr von Wollwaren nach China beweist, der Bedarf dieses Artikels abnimmt. Das Volk ist zu arm, um Wolle zu tragen, es kommen nur die wohlhabenden Kreise in Betracht, und diese ziehen Seide und Pelze vor, dazu kommt die Mannigfaltigkeit sowie die verhältnismäßige Verbilligung der Baumwollwaren. In den kalten Gegenden des Nordens ist es für die ärmere Klasse der Bevölkerung billiger, wattierte baumwollene Stoffe oder Schaffelle als wollene Zeuge zu tragen, und in den südlichen Teilen tritt das Bedürfnis nach warmen Kleidungsstücken nicht hervor, nur die besseren Mittelklassen der Bevölkerung in Mittelchina tragen wollene Kleider, jedoch deckt den Bedarf zumeist der Import, und beschränkt sich die geringe Fabrikation der Wollengewebe auf die Herstellung grober wollener Decken, welche im allgemeinen rot gefärbt werden. Dieser Artikel wird vorläufig auch allein die beste Zukunft haben. Seit 1899 besteht eine Wollwarenfabrik in Tientsin.

In Schanghai gibt es eine kleine Wollwäsche, welche mit schweizerischem Kapital betrieben wird.

Der Baumwollindustrie steht die Seidenindustrie an Wichtigkeit wenig nach, denn China versieht noch heute die Länder der ganzen Welt bis zu einem erheblichen Grade mit Seide.

Leider hat die Seidenindustrie seit einer Reihe von Jahren unter dem Rückgang der Beschaffenheit der Kokons sehr stark zu leiden. Die Ursache dieses Rückganges ist in einer Epidemie unter den Seidenraupen zu suchen, die von Jahr zu Jahr weiter um sich greift. Die Seuche heißt Pebrine und ist an dem Vorhandensein mikroskopischer Körperchen im Blut erkennbar. Wie sehr diese Krankheit die Kokons beeinflußt, geht daraus hervor, daß früher aus $4^1/_2$ Pikul (zu 60 kg) Kokons 1 Pikul Rohseide gewonnen werden konnte, während jetzt 6—7 Pikul hierzu erforderlich sind. Auch das Abspinnen der Kokons ist viel beschwerlicher, wie aus der Statistik der Seidenfilaturen ersichtlich ist. Unter den früheren Verhältnissen konnte eine Arbeiterin 12—14 Unzen Kokons per Tag abhaspeln, während es jetzt kaum möglich ist, 9 Unzen zu erreichen. In früheren Jahren wurden von 100 Raupen etwa 70 Unzen gesponnen, während jetzt infolge der Epidemie aus 300 Raupen nur etwa 60 Unzen erzielt werden können.

Zumeist wird weiße Rohseide hergestellt. Gelbe Seiden kommen vorwiegend aus Setchuan und Schantung; wilde Seide, die Kokons des Eichenspinners, stammt in der Hauptsache aus der Mandschurei und wird zum größten Teil in der Provinz Schantung verarbeitet.

Auch diese Industrie wird als Kleinbetrieb nach den seit Jahrhunderten üblichen Methoden ausgeführt. Die Spindel besteht aus Holz und ist von sehr einfacher Beschaffenheit. Das Spinnen geschieht, indem von sieben, acht oder mehr Puppen ein ununterbrochener Faden geformt wird, welcher dann das ist, was wir als Rohseide auf dem Markt sehen. Auch in diesem Industriezweig machte sich zuerst der Wunsch geltend, die alt überkommenen Spinnmethoden durch mechanisches Spinnen zu ersetzen. Die erste Seidenfilatur wurde 1890 in Schanghai und einige Jahre später die zweite in Nankai, einem Marktflecken bei Kanton, errichtet.

Nach Dr. Jung hat die Seidenindustrie nach Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges vielleicht eine noch schnellere Entwicklung genommen als die Baumwollindustrie. Innerhalb eines Jahres stieg die Zahl der Seidenfilaturen in Schanghai von zwei auf zwanzig, mit Einschluß von Mittelchina auf 33, in Kanton auf 20, mit durchschnittlich je 200—300 Bassins. Sie wurden fast ausschließlich von Chinesen durch sogenannte Mandarinenkonsortien errichtet.

Infolge des sich entwickelnden heftigen Konkurrenzkampfes, der Verbesserung der japanischen Industrie usw. waren bereits 1898 in Schanghai die weniger kapitalkräftigen Seidenfilaturen allmählich gezwungen, ihren Betrieb einzustellen, andere vereinigten sich, so daß ungefähr nur die Hälfte der genannten Zahl übrig blieb, und auch diese hat noch mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, die sich erst beseitigen lassen werden, wenn die Qualität des Rohmaterials sich bessert. In Kanton und Umgegend, woselbst die Verhältnisse günstiger liegen, arbeiten etwa 130 Filaturen mit besserem Erfolg, und in ganz China dürften heute etwa 160 Dampffilaturen in Betrieb sein, die sich sämtlich in chinesischem Besitz befinden.

In die Seidenweberei haben europäische, fabrikmäßige Herstellungsmethoden noch keinen Eingang finden können, aber über kurz oder lang dürfte auch hierin ein Wandel eintreten, denn die auf Handstühlen hergestellten Seidenzeuge können auf dem Markt des Auslandes neben den japanischen und europäischen Seidenstoffen nicht recht aufkommen.

Die Glasindustrie ist in China schon sehr alt, und ist die Produktion von Glas eine große, denn die Chinesen stellen aus diesem Material fast alle Artikel her, welche bei uns aus Metall gefertigt werden: Glocken, Armbänder, Ohrringe, Gürtelschnallen usw. Die Qualität der modernen Erzeugnisse ist aber den früheren gegenüber eine sehr geringe. Fensterglas ist im Innern Chinas, besonders wegen der schwierigen Beförderung, noch Luxusartikel.

Der Hauptsitz der Glasfabrikation ist der Westen der Provinz Schantung, die dort gelegene Stadt Poschan zählt Tausende von Familien, welche die in jenen Gebieten seit Jahrhunderten heimische Erzeugung an Glas und Glaswaren

betreiben, außerdem befinden sich in Kanton zahlreiche Glasbläsereien. Nach letztgenanntem Ort und dessen Umgegend wird Flint aus England eingeführt, während in Schantung, dessen Sandkies sich vorzüglich zur Glasfabrikation eignet, ausschließlich heimisches Rohmaterial verarbeitet wird.

In Schanghai wird neuerdings Rohglas hergestellt, welches in Peking, Tuking, Kuantang verarbeitet wird. Das im Lande angefertigte Fensterglas ist nur eine sehr minderwertige, unreine Ware.

In Peking wurde 1885 von Engländern eine mit modernen Maschinen ausgestattete Glasfabrik errichtet, welche aber nur gelegentlich und dann allein für die Zwecke des Hofes arbeitet.

Der Papierverbrauch ist in China schon seit langer Zeit ein ganz enormer. Die Herstellung erfolgt in zahlreichen, von Wasser getriebenen kleinen Etablissements, welche über alle Punkte des Landes verbreitet sind, und steht die mechanische Manipulation noch auf einer ziemlich niedrigen Stufe, die Methode ist unvollkommen, sehr zeitraubend und nur anwendbar in einem Land, in welchem billige Menschenarbeit im Überfluß vorhanden ist. Nach dem „Ostasiatischen Lloyd" stellen sich der Papierfabrikation in China nicht leicht zu überwindende Schwierigkeiten entgegen. Die hier vorkommenden Lumpen, meist blaue Baumwollumpen, die der achtzehnten Klasse der Skala angehören, sind durchaus nicht billig und dabei zur Fabrikation von feinerem Papier unverwendbar. Wie in allem, schließen sich auch hier die chinesischen Lumpenhändler zusammen, sie bilden einen Ring, und wenn sie wissen, daß eine Fabrik, um den Betrieb aufrecht zu erhalten, täglich so und so viel Tonnen Lumpen haben muß, so wachsen die Preise ins Ungeheuerliche und machen eine jede lohnende Fabrikation für den Nicht-Chinesen zur Unmöglichkeit. Aber nicht nur die geringe Qualität der Lumpen und die Schwierigkeit ihrer Beschaffung stehen einer lukrativen Fabrikation besserer Papierarten im Wege, auch das Wasser ist dafür völlig ungeeignet. Es muß so und so oft gefiltert werden und wird selbst dann niemals rein genug sein, um z. B. zur Herstellung eines besseren Schreibpapiers verwendet werden zu können.

Im Jahre 1885 wurde eine mit modernen Einrichtungen versehene Papiermühle von einem Chinesen in Schanghai eingerichtet, und wurde diese Fabrik später von Amerikanern — der Schanghai Paper Mill Comp — übernommen. Im Jahre 1894 trat in Schanghai eine zweite, unter chinesischer Leitung stehende Papierfabrik in Tätigkeit. In und bei Kanton wurden in den Jahren 1889 und 1890 die ersten Papiermühlen angelegt und betrieben. Die notwendigen Maschinen wurden aus England bezogen, und liegt die Leitung in englischen Händen. Täglich werden bei ununterbrochenem Betrieb Tag und Nacht 80 Pikul hergestellt, hauptsächlich chinesisches Schreibpapier, dann Umschlag- oder Packpapier für Feuerwerkszwecke.

Die Einfuhr von Papier aus Japan, Amerika und Europa ist bis jetzt noch eine recht bedeutende.

Der große Bedarf, welchen die europäische Industrie in der letzten Zeit an Eiweiß und Eigelb aufweist, führte im Jahre 1896 zur Gründung von Albuminfabriken, und zwar zunächst in Tschingkiang, dann in Wuhu, und im Jahre 1900 nahmen fünf Firmen, darunter drei deutsche, in Hankou den Betrieb der Albuminfabrikation auf. Es werden täglich etwa 300 000—350 000 Eier verarbeitet. Im Jahre 1900 betrug die Zahl derartiger Fabriken in ganz China zehn, und in neuester Zeit wurde eine elfte in Kinkiang eröffnet. Nach anfänglich guter Rentabilität hat die durch die Konkurrenz herbeigeführte Erhöhung der Eierpreise sowie die steigende Produktion von Albumin in Rußland in letzter Zeit den Verdienst stark beeinträchtigt.

Ein neu sich entwickelnder Industriezweig ist das Reinigen von Federn, und befinden sich diesbezügliche größere Fabriken in Schanghai und Futschou.

Seife wird im ganzen Reich der Mitte von kleinen Fabrikanten, welche zumeist außer ihrer Familie nur mit einer sehr kleinen Zahl Handwerker und unter Verwendung allerprimitivsten Handwerkszeugs arbeiten, als gewöhnlichstes Produkt in gelblicher Farbe ohne Parfüm hergestellt. Erst im Jahre 1902 begründeten chinesische Kapitalisten eine Seifenindustrie in größerem Maßstab. Es entstanden im Lauf kurzer Zeit drei Gesellschaften, jedoch nur eine prosperiert derart, daß sie auch einen lebhaften Handel nach außen betreiben kann.

Das Rauchen von Zigaretten ist heute in den weitesten Kreisen Chinas verbreitet. Es kommt hauptsächlich amerikanisches Produkt in den Handel. Die schon seit einigen Jahren gut florierende Fabrik der American Tobacco Comp. in Schanghai richtete im Jahre 1902 eine zweite Zigarettenfabrik, die Schanghai Cigarette Comp., ein. Obwohl diese mit den modernsten Maschinen eingerichtet war, so mußte sie doch 1903 den Betrieb einstellen. Einer der Hauptgründe für den Mißerfolg soll der Umstand sein, daß der Tabak, der zum großen Teil aus Amerika eingeführt werden muß, sich in dem dortigen Klima nicht lagern läßt. Es können nur die billigsten Marken auf großen Absatz in der chinesischen Bevölkerung rechnen. Eine der bekanntesten Marken, die sogenannte „Cycle"-Marke, wird loko Schanghai mit 95 mexikanischen Dollars per Kiste von 50 000 Stück bezahlt. Sollte es der deutschen Tabakindustrie gelingen, eine ähnliche billige Marke herzustellen, so würde sie zweifelsohne auf ganz außerordentlich großen Absatz rechnen können.

Seinen Bedarf an Zündhölzern hat China zuerst aus Europa, dann aus Japan bezogen, in neuerer Zeit sind aber auch derartige Fabriken in China selbst, und zwar in Schanghai, Hankou, Tientsin usw. errichtet worden. Zwar steht das Fabrikat dem japanischen an Güte bedeutend nach, ist aber viel billiger und findet daher bedeutenden Absatz.

Die Herstellung von Stroh-, Hanf- und Chinagrasgeflechten ist eine über ganz China verbreitete Kleinindustrie. Vielfach wird Chinagras zu dem unter dem Namen Grass cloth bekannten Gewebe verarbeitet, das bei den Eingeborenen während der heißen Witterung sehr beliebt ist. Seit 1901 ist in Wutschang eine Chinagrasspinnerei in Betrieb.

Neuerdings hat die Herstellung pflanzlicher Öle einen großen Aufschwung genommen. In einigen Fällen benutzen fortgeschrittene Chinesen zur Gewinnung des Öls statt ihrer alten hölzernen Keilpressen moderne Pressen, zumeist amerikanischen Ursprungs.

Die Montanindustrie liegt noch vollständig in den Windeln und arbeitet mit den einfachsten Mitteln. Das einzige chinesische, mit den Mitteln moderner Technik betriebene Eisen- und Stahlwerk befindet sich zu Hanyang bei Hankou am Jangtse. Es wurde 1896 auf Kosten des Vizekönigs von Hupe eingerichtet und 1898 von einem chinesischen Konsortium gepachtet. Es liefert neben Schienen bereits einen großen Teil des Bedarfs der Schanghaier Docks und Maschinenwerkstätten an Roheisen und

Stahlblechen. Ein Hochofen in diesen Werken, der Tag und Nacht arbeitet, stellt täglich 75 Tonnen Roheisen her. 500 Tonnen Stahlbarren werden monatlich durch den Siemens-Martin-Ofen fertig gestellt und zumeist zu Eisenbahnschienen verarbeitet.

In Tongschen befinden sich große Eisenbahnwerkstätten.

Es sind ferner zu nennen: sechs Münzen, die schon vor längerer Zeit von der Regierung begründeten Arsenale in Tientsin, Schanghai, Nanking, Hanyang, Futschou, Chingtow zur Herstellung von Kriegsmaterial, die Seearsenale in Futschou und Taku. Man kann in diesen Werkstätten Geschütze bis zu 12 Zoll Kaliber und 50 Tonnen Gewicht sowie Gewehre moderner Konstruktion anfertigen. Ferner werden Kartuschen mit schwarzem, braunem und mit rauchlosem Pulver hergestellt. Das Arsenal in Hanyang z. B. arbeitet nur tagsüber, und seine durchschnittliche Leistung ist eine tägliche Herstellung von 30 Gewehren (Modell 88) und sechs Feldgeschützen, Kaliber 5,7 cm.

Alle Staatswerkstätten kranken daran, daß man ohne System arbeitet und daher nicht den zehnten Teil von dem liefert, was man liefern könnte.

Oberhalb Hanyang am Hanfluß befindet sich eine Pulverfabrik, die Schießbaumwolle und rauchloses Blättchenpulver für die mit dem Arsenal verbundene Geschoßfabrik herstellt. Die tägliche Erzeugung beläuft sich auf 500 Pfund Pulver. Schiffswerften befinden sich in Tientsin, Schanghai, Futschou und Wampoa, von den beiden in Schanghai betriebenen arbeitet eine mit deutschem Kapital.

Als moderne Industriezentren ergeben sich aus dem Gesagten vor allen: Schanghai und Hankou. Ersteres, an der Mündung des für den Verkehr nach dem Innern so wichtigen Jangtse, innerhalb einer fruchtbaren, an Bodenschätzen sehr reichen Gegend gelegen, war der gegebene Punkt, an welchem sich die modernen Herstellungsmethoden zunächst entwickeln mußten. Neben Arsenalen, Werften, Seidenfilaturen, Baumwollspinnereien, Zigarettenfabriken, zwei Papiermühlen befinden sich noch in der Stadt: zwei Streichholzfabriken, welche täglich 80 Kisten von 100 Gros à 144 Stück, das Gros zu 1 Fr., fabrizieren, drei Weizenmühlen, von welchen die erste 1899 mit deutschem Kapital dem Betrieb übergeben wurde und einen derartigen Erfolg hatte, daß die beiden anderen Unternehmungen mit chinesischem Kapital bald folgten, eine Reisschrotmühle, ferner Brauereien, Fabriken für kohlensaure Wasser, chemische Produkte usw., sowie Etablissements für das Reinigen von Federn, die letzteren litten in jüngster Zeit unter der stetig zunehmenden Konkurrenz.

Hankou, bis zu welcher Stadt der Jangtse für Seeschiffe befahrbar ist, ist der natürliche Industrie- und Verkehrsmittelpunkt Chinas, denn es liegt am Vereinigungspunkt mehrerer schiffbarer Stromsysteme, welche es mit den produktionsfähigsten Provinzen Chinas in ununterbrochene Wasserverbindung bringen. Für die Industrie ist die Lage Hankous insofern sehr günstig, als Eisenerze und Kohlen in leicht erreichbarer Nähe und vorzüglicher Qualität vorhanden sind. Baumwolle und Chinagras wachsen in reichem Maße rings um Hankou herum. Ganz besonders günstig liegen die Verhältnisse insofern für die Textilindustrie, als geschickte und billige Arbeitskräfte in reichlicher Zahl vorhanden sind.

Japanische Lackwaren.

Ein Industriebild aus dem fernen Osten. Von Dagobert Winter.

Japan besitzt verschiedene hochentwickelte Industrien, welche, unabhängig von fremden Einflüssen, sich im Lande ausgebildet haben, wenngleich die ersten Lehrmeister der Japaner wohl überall die Chinesen mit ihrer mehrtausendjährigen Kultur gewesen sind. Der entschieden bedeutendste Zweig des japanischen Kunstgewerbes ist die Lackindustrie. Wie in keinem anderen haben sich Geschicklichkeit und Kunstsinn, gepaart mit Geschmack und Ausdauer, so entwickelt wie hier, sie haben die chinesischen Lehrmeister übertroffen.

Die größten Vorzüge der japanischen Lackwaren bestehen vor allen Dingen in der großen Härte, welche ohne Sprödigkeit ist, in dem hohen Glanz, welcher sich jahrhundertelang hält, und in der Widerstandsfähigkeit gegen vielerlei Einflüsse, welche andere Lackwaren sofort angreifen und zerstören. Die Festigkeit gegen Säure und Alkohol ist eine unübertroffene, ebenso wie die heiße, scharf gesalzene Suppe des Japaners oder heiße Zigarrenasche dem Lacküberzuge keineswegs schaden. Diese vorzüglichen Eigenschaften sind es zumeist, welche das echte japanische Fabrikat leicht von den mehr oder minder wertlosen europäischen Nachahmungen unterscheiden lassen.

Das Material, welches bei der Lackierung der Waren zur Verwendung gelangt, ist kein künstliches, sondern ein natürliches, es ist der Saft des in China und Japan kultivierten Lackbaumes: der Rhus vernicifera, japanisch Urushi-no-ki. Dieser Baum erreicht eine Höhe von 8—10 Metern und mit einem Alter von 40 Jahren oft einen Umfang von mehr als einem Meter. Das Wachstum des Baumes ist bis zum sechsten Jahre ein ziemlich schnelles, auf günstigem Boden bis zu 89 Zentimetern jährlich, dann verringert es sich. Mit 15 Jahren sind sie am schönsten mit ihren Fiederblättchen, mit 18 bis 20 Jahren am besten zur Gewinnung des Lackes entwickelt. Interessante Versuche, den Lackbaum auch bei uns zu akklimatisieren, sind von Professor J. J. Rein (Bonn) in den botanischen Gärten von Frankfurt a. M. und Straßburg gemacht worden. Seit 1876 eingeführt, erreichte der schönste in ersterer Stadt 1886 eine Höhe von $6^1/_2$ Meter. Überraschend war, wie gut die jungen Bäume den strengen Winter von 1879—80 bei 27° C. ertrugen, da in ihrer Heimat 12° das höchste an Kälte ist.

Die Gewinnung des Lackes hat viel Ähnlichkeit mit derjenigen des Mannas aus den Stämmen von Frasinus Ornus auf Sizilien oder des Guttapercha. Wenn der Lackzapfer für seine Arbeit alle Vorbereitungen getroffen und die ihm unterstellten Bäume gereinigt hat, beginnt er dann mit einer fischhakenähnlich gebogenen dünnen Eisenplatte, welche am U-förmigen Ende gestählt und auf der konkaven Seite messerscharf ist, am unteren Teile des Stammes in raschem Zuge und in horizontaler Richtung einen etwa 2 Millimeter breiten bogenförmigen Ritz durch Rinde und Bast zu machen. Sodann reinigt er mit dem Haken des Instruments diesen Schnitt, um etwa hineingefallene Rindenstücke zu beseitigen; 15—20 Zentimeter höher wird auf entgegengesetzter

Seite ein zweiter Schnitt und dann abwechselnd immer höher gehend, weitere gemacht. Hierauf wird ein zweiter Baum ebenso behandelt und fortgefahren, bis etwa zehn Bäume derart eingeschnitten sind. Dann kehrt der Lackzapfer zum ersten Baume zurück und sammelt den Rohlack ein, der übrigens nie reichlich fließt, sondern nur langsam zutage tritt. Nach dieser Arbeit geht es zu einer zweiten Gruppe von Bäumen und so fort. Ungefähr alle vier Tage werden alle Bäume nachgesehen und eventuell die Furchen vertieft. Selbst die Äste werden geritzt, wenn der Baum gänzlich geopfert werden soll, doch ist der Astlack von geringerer Qualität.

Durchschnittlich liefert ein einzelner Lackbaum bei erschöpfender Behandlung höchstens 375 Gramm Rohlack. Zum Versand wird der Lack in Kübeln von ungefähr $8^1/_2$ Kamme (1 Kamme = 3,731 Kilogramm) Inhalt verpackt. Diese sind mit Bambusreifen gebunden und durch runde Deckel verschlossen. Geöltes Papier, oben und unten, verhindert das Ausfließen des Lackes. Die Menge des im Lande gewonnenen Lackes schwankt jährlich zwischen 35000 bis 60000 Kilogramm. Der Preis des Lackes ist neuerdings fortwährend im Steigen.

Der von fremden Stoffen gereinigte Rohlack wird in flachen Holzkübeln eine Zeitlang gerieben, um die Körper zu zerteilen, und dann durch Baumwollstoff oder durch Hanfleinwand gepreßt. Hierdurch entstehen verschiedene Sorten Lack, welche nicht bloß zur Grundierung, sondern auch bei den Politurarbeiten viel benutzt werden. Feinere Sorten werden noch dadurch gewonnen, daß man die Entfernung eines großen Teiles des beigemengten Wassers folgen läßt, was man durch Verdunsten im Sonnenschein oder durch gelindes Erwärmen über Kohlenfeuer erreicht.

Man unterscheidet zwei große Gruppen der Lackarbeiter: die Nuri-mous-shi oder Nushi-ya und die Makiye-shi. Erstere liefern die Grundierung und gewöhnliche Lackarbeiten, sie verstehen nichts vom Geschäft der andern, welche zwar alle Arbeiten der ersteren ebenfalls genau kennen müssen, aber die eigentlichen Künstler, die Lackmaler, sind, und sich meist nur mit der Ausschmückung der grundierten Lackwaren, vornehmlich mit der Darstellung von Bildern und Verzierungen mittels Gold- und Silberstaub befassen. Die Arbeiten des Nushi-ya sind aber auch mannigfacher Natur. Zunächst werden die vom Schreiner fertiggestellten, geglätteten Gegenstände sorgfältig verkittet, alle Leimfurchen, hölzernen Nagelköpfe, Astknoten und schadhaften Stellen mit einem Messer und Holzmeißel ausgefalzt und die so entstandenen Gruben mit Kitt ausgefüllt. Sodann werden die Holzgegenstände sorgfältig gebeizt. Ist die Beize getrocknet, so werden nochmals alle Unebenheiten ausgekittet und dann abgeschliffen. Hierauf wird Hanfleinwand oder Papier aufgeklebt und mit einem Spatel glatt und fest aufgedrückt. Dann schneidet man das Überragende mit der Schere glatt ab und gibt dem Ganzen mit dem Spatel oder der Bürste eine dünne Decke von Lack.

Auf diese Lackdecke folgt ein Anstrich steifen Kittes, den man oftmals wiederholt und nach dem Trocknen abschleift, um alle Unebenheiten zu beseitigen; pulverisierter Ocker, mit Wasser zu einem steifen Brei verarbeitet und mit verschiedenen anderen Substanzen vermischt, wird dann aufgetragen und an der Luft getrocknet. Ein nochmaliges Abschleifen beseitigt hierauf alles Unebene. Endlich bekommen die Holzgegenstände eine Rostfarbe, werden dann mit Tusche behandelt, nochmals gelackt und später fein abgeschliffen, bis sie vollkommen glatt und mattschwarz sind. Abweichend von dieser früher stets angewendeten Methode vereinfacht man jetzt häufig die Vorarbeiten, jedoch sind die Waren dann bei weitem nicht so solid und schön. Die Schlußarbeiten der Nuri-mous-shi sind so mannigfacher Art, es werden dabei so viele Kunstgriffe angewendet, daß eine nähere Beschreibung hier unmöglich ist, es sei nur noch bemerkt, daß, welcher Art auch immer die Grundierungsweise sein möge, doch stets das Abschleifen, bis eine glatte, nicht spiegelnde, dunkelgraue bis grauschwarze Farbe erzielt wird, die Hauptsache bleibt.

Von den schöneren Lackwaren, welche jedoch nicht von den Lackmalern, sondern von den Nuri-mous-shi noch hergestellt werden, wollen wir vor allen Dingen der Tsugaru-nuri Erwähnung tun. Die Herstellung dieser Art besteht im wesentlichen darin, daß mehrere Farben, vor allem Schwarz, Rot, Gelb und Grün, in verschiedener Weise bunt durcheinander gemischt werden. Oft ist auch Gold angebracht, welches dem Ganzen eine größere Schönheit und Pracht gibt. Diese Sachen finden sich jedoch nur selten in Europa, da ihr Preis ein ungleich höherer im Vergleich zu den anderen Waren ist. Sehr schön sind auch die Wakasa-nuri, bei denen auch Goldgelb, Orange und Braun angewendet werden; auch die Imitation des roten Sandelholzes, Shi-tau-nuri, ist in sauberer Ausführung in der Wirkung überraschend schön.

Die bunten Lackwaren, die durch Aufstreuen glänzender Pulver dargestellt werden, sind überall hochgeschätzt. Hierbei kommt zunächst Perlmutterlack zur Anwendung, und zu den Zeichnungen bedient man sich der Schablonen, welche aufgeklebt und, nachdem der Lack getrocknet, wieder entfernt werden. Das prächtig grüne und violette Schillern der kleinen Perlmutterteilchen auf den damit gezierten Waren hängt von der verschiedenen Lage derselben zum Licht und der gleichen Überdeckung mit Transparentlack ab. Man nennt diese Art Lackarbeit Ao-gai-muri oder Ao-gai-togi-dashi. Statt des Perlmutterlackes wendet man auch Zinnstaub oder Lackpulver an und gibt den Waren den Namen Shari-nashi-ji. Auch einfache eingelegte Arbeiten besorgt noch der Nuri-mous-shi, bei denen Perlmutter, Elfenbein und Edelmetalle verwendet werden. Dieselben erfordern zwar viel Arbeit und Geschick, jedoch kein künstlerisches Talent.

Die Arbeiten der Makiye-shi sind dagegen kleine Kunstwerke. Vor allem muß hier für alle Arbeiten der Abschluß der Grundierung mit größter Sorgfalt ausgeführt werden und ein vollkommen glatter Grund geschaffen sein. Auf diesem Grund wird die Zeichnung mit einem feinen Pinsel und einem dünnen Brei aus Bleiweiß oder einer anderen Farbe und Wasser frei entworfen. Gold, Silber und sonstige Farben gelangen fast nur in Pulverform zur Verwendung. Alle Teile, welche später plastisch hervortreten sollen, werden anfangs nur vorgezeichnet und zuletzt ausgeführt. Die flache Goldlackarbeit, Hira-makiye, umfaßt alle Ausschmückungen der feineren chinesischen Lackwaren, besonders sind hier die Flächendekorationen mit Goldstaub zu nennen. Entweder fertigt man den Grund so an, daß er eine glänzende Goldfläche bildet, oder daß er erscheint, als sei ein feines Gold- oder Bronzepulver darauf ausgestreut, oder endlich in einer Art Maserbildung. Sehr beliebt sind auch die Zeichnungen von Arabesken oder von Wolken.

Bei weitem am prächtigsten und teuersten sind jedoch die erhabenen Goldlackarbeiten. Hierzu wird ein besonderer

Kitt benutzt, welcher nach dem Trocknen eine glänzende Farbe hat. Dann wird die durch den Kitt erhaben gebildete Stelle angestrichen, mit Metallstaub bestreut, mehrfach überlackt, mit Magnolienkohle und Wasser abgerieben und endlich durch verschiedene Manipulationen glänzend gemacht.

Bei der außerordentlichen Dauerhaftigkeit des japanischen Lackes, seiner Härte, seiner Schönheit, der Möglichkeit, in allen Metallfarben erhabene Zeichnungen herzustellen, welche den feinsten Ziselierungen gleich kommen und vor denselben noch den Vorteil der verschiedenen Nuancen besitzen, ist es nicht zu verwundern, daß derselbe in Japan eine große Rolle spielt. Nicht nur, daß er zur Herstellung gewöhnlicher Hausgeräte dient und gewissermaßen unser Metall, Glas oder Porzellan ersetzt, sondern er gestattet auch die Anfertigung kostbarer Möbel, Eß- und Trinkgeschirre, welche nicht nur wegen der darauf verwendeten Arbeit sehr wertvoll sind, sondern auch ihres wirklichen Goldgehaltes wegen einen sehr reellen und unvergänglichen Wert besitzen, unabhängig von dem reinen Kunstwerte. Unter den Gerätschaften, welche besonders für die Reichen angefertigt werden, erwähnen wir die Eß- und Trinkgeschirre für festliche Gelage, Schreibzeuge, immer aus einem größeren Papierkasten und einem kleineren für den Tuschreibstein und die Pinsel bestehend, niedrige Tische, wie die Japaner sie gebrauchen, Etageren von seltsamer, aber höchst zierlicher Form, sogenannte Kabinette mit Flügeltüren und Schubladen, Räuchergefäße, Arzneibüchsen, große Schüsseln und Ziergeräte aller Art. Seit dem Verkehre mit Fremden werden natürlich auch viele Dinge, wie Zigarrenetuis, Handschuhkästen, Näh- und andere Tische usw. für den europäischen Markt hergestellt. Unter den größeren Gegenständen sind besonders die Palankins der Großen zu erwähnen, welche wie unsere Kutschen mit dem feinsten Lack überzogen und mit herrlichen Goldmalereien verziert sind. Schwertscheiden, Reitsättel usw. gehören ebenfalls zu den besseren und besten Lackarbeiten. Bei den Kriegsgeräten, z. B. den Rüstungen, welche aus einzelnen, mittels starker Seidenschnüre zusammengehaltenen Leder- oder Metallstückchen bestehen, trägt der Lack auch wesentlich zur Widerstandsfähigkeit bei. Übrigens sind es nicht bloß kleinere Gegenstände, wozu der Lack gebraucht wird, sondern er spielt auch eine Rolle in der Monumentalarchitektur da, wo wir Marmor, Porphyr oder derartiges kostbares Material verwenden würden.

In manchen Tempeln, wie namentlich in den Mausoleen der alten Taikuns in Schiba (in Jedo), sind die Wände, die Säulen, die Treppenstufen, Türen, Geländer, Altäre usw. mit Lack, gewöhnlich rotem, überzogen. Die Decken, in viereckige kleine Felder eingeteilt, sind ebenfalls mit Lackmalereien auf Goldgrund verziert, und ebenso sind die großen Schreine, worin die Reliquien der Verstorbenen aufbewahrt werden, wahre Muster feinster Lackarbeit. Das Ganze ist von reicher Wirkung und dabei hat sich der Lack jahrhundertelang in seiner vollen Schönheit ohne alle Risse erhalten. Unter den seinerzeit auf der Pariser Weltausstellung ausgestellten Gegenständen japanischer Lackarbeit waren die beiden schönsten Etageren gegen 200 Jahre alt, und einige kleinere Sachen sogar 700 Jahre.

Natürlich sind die Japaner selbst große Liebhaber feiner Lacksachen und wissen sie viel mehr zu schätzen als die meisten Europäer, welche oft vor dem hohen Preise zurückschrecken. Wer aber sich die Mühe nimmt, schöne Lacksachen genau anzusehen, wer ein Verständnis hat für ausgezeichnete Arbeit und künstlerisches Gewerbe und dabei bedenkt, daß bei der früher geschilderten Weise der Malerei mit Goldpulver gar nicht gespart werden kann, die Gegenstände folglich schon ihres Goldgehaltes wegen einen beträchtlichen Wert haben, der wird die Preise im Vergleich zu unseren Luxusartikeln sehr mäßig finden. Das große Publikum wirft leider oft Gutes und Schlechtes in einen Topf, und man kann nicht sagen, daß die Lackindustrie, als Kunstgewerbe betrachtet, durch den Export nach dem Auslande gewonnen hat; die handwerksmäßige Erzeugung hat sich allerdings einen größeren Markt geschaffen.

Die schönsten Lacksachen werden von alters her in den beiden Hauptstädten Kioto und Jedo, besonders in letzterer, angefertigt. Billigere und gewöhnliche Sachen kommen aus verschiedenen Provinzen, wie Yoshino, Yetoizen, Aidzu (sehr geschätzt und billig) usw. Größere Händler übernehmen die Bestellungen und lassen sie in den kleineren Werkstätten von sechs bis zehn Arbeitern ausführen; der Arbeitslohn für gute Maler beträgt kaum mehr als zwei bis drei Mark pro Tag.

Was nun die Frage betrifft, ob die japanische Lackindustrie auch in Europa eingeführt werden kann, so läßt sich diese gewiß nicht ohne weiteres bejahen. Das Verfahren ist langwieriger und unbequemer als bei unseren Firnissen, und würde es unseren Arbeitern kaum möglich sein, mit den Japanern in der Billigkeit und Güte der Arbeit zu konkurrieren. Auch ist der Umstand zu bedenken, daß das Arbeiten mit japanischen Lacken keine gesunde Beschäftigung ist, wenn auch in dieser Beziehung manche Übertreibungen aufgetischt werden. Für unsere Möbel, deren Dimensionen beträchtlich über die der japanischen hinausgehen, möchte das Verfahren viel zu teuer sein und zu große Schwierigkeiten haben, für kleinere Sachen würde dagegen wieder die japanische Konkurrenz den Sieg davon tragen.

Über die Peihoverbesserungen.

Von Hans Kropatscheck, Leutnant, bisher beim Stabe der Ostasiatischen Besatzungsbrigade.

Das Sammelbecken des Peiho ist die älteste und belebteste Verkehrsader, das am meisten umworbene Ein- und Ausgangstor nach und aus dem Innern von Nordchina.

An Größe, Wasserfülle, Länge und Breite steht der Peiho zwar manchen anderen Flüssen des Nordens nach und ist, 3 Monate im Jahre unbenutzbar, von durchaus nicht allzugünstigen Eigenschaften für den Verkehr von Natur ausgestattet. Doch ein reiches Leben pulsiert an seinen Ufern, ein dichtbevölkertes Gebiet durchzieht der Fluß, ein weites, ebenfalls gut bevölkertes Seiten- und Hinterland schließt sich an, so daß der zur See gelangende Peiho als Verkehrsvermittler eine erste Stelle unter seinesgleichen erobern konnte.

Die verschlungenen Krümmungen des Flusses, die

seinen Lauf um mehr als das Dreifache der geraden Linie zwischen Quelle und Mündung verlängern, fortwährende Veränderungen des Flußbettes hervorrufen, bilden schon für die großen einheimischen Flußfahrzeuge (Dschunken) Hindernisse, besonders aber für die größeren fremdländischen Schiffe, die den Peiho seit der Eröffnung Tientsins als Vertragshafen befahren (1860).

Der aus dem Gebirge kommende, eine weicherdige Gegend durchfließende Peiho führt beträchtliche aufgelöste Bodenmassen mit sich fort, die ihm eine lehmgelbe Farbe verleihen, und die er vor seiner Mündung in dem flachen Becken des Golfes von Petschili niederschlägt und dadurch eine breite Sandbarre aufbaut, die eine von der Schiffahrt schwer zu überbrückende Scheidewand zwischen dem Fluß und der See bildet. Die 12 Kilometer vom Lande entfernte, 3,6 Kilometer breite Barre von nicht konstanter Mächtigkeit ist das größte Verkehrshindernis für die Schiffahrt. Es ist bekannt, daß die großen Ozeandampfer die Barre nicht passieren können. Sie ankern auf der sogenannten „Taku-Reede", weitab vom Lande, laden ihre Waren in Leichter oder Dschunken um und sind vereinzelte Erscheinungen im Schiffsverkehr.

Im allgemeinen findet die Umladung der von anderen Erdteilen kommenden oder dorthin gehenden Waren schon in Schanghai statt, von wo aus die flachgehenden „Küstendampfer" die Verbindung nach Tientsin herstellen. Doch auch für diese war und ist die Barre ein ganz unberechenbares Hemmnis. Es gibt Zeiten im Frühjahr oder Herbst, wenn ein westlicher Wind das ganze Wasser wegtreibt, wo auf der Barre bei Hochwasser sogar nur 3—4 Fuß Wasser sind. Für jeden Kaufmann, ja jeden Passagier bleibt diese Barre ein Schreckgespenst, das mit der hastigen Menschheit seinen Schabernack treibt, und schon manch einer hat draußen tagelang lauern müssen, bis endlich Ostwind oder eine Springflut viel Wasser brachte und dem Dampfer die Einfahrt in das „Tor von Petschili" gestattete.

War nun ein solcher Küstendampfer glücklich über die Barre „gerutscht", so waren damit noch lange nicht alle Schwierigkeiten bis zum Handelszentrum Tientsin überwunden. Die Krümmungen, der Wassermangel, die zunehmende Versandung des Peiho selbst bildeten weitere Hindernisse. Die Schiffahrt nach Tientsin war Jahre hindurch ernstlich in Frage gestellt.

Es war, wie in Nummer 11 dieser Zeitschrift erwähnt wurde, eine Zeitlang unmöglich, mit Seeschiffen, d. h. Küstendampfern Tientsin zu erreichen. Ja sogar die Schlepper und Leichter konnten im Jahre 1896 einen regelrechten Betrieb auf dem Peiho nicht mehr innehalten, und die Verbindung ging zeitweise ganz auf flachgehende chinesische Dschunken über. Es klang für uns 1900 fast wie ein Märchen, wenn die Kaufleute uns erzählten, daß vor Jahren ein großer Dampfer neben dem anderen am Bund von Tientsin gelegen und vor dem Astor-Hause (dem größten, nota bene deutschen Hotel in Tientsin) Kriegsschiffe aller Nationen ihre Flaggen gezeigt hätten.

Der Fluß war schlechter und schlechter geworden. Naturgemäß büßte das handelsgewaltige Tientsin dadurch sehr an Bedeutung ein. Der Verlust der Kaufleute war ein enormer und konnte — ohne Übertreibung — auf 1 Million Taels im Jahre beziffert werden.

Es entstand nach und nach der Aushilfehafen Tangku, kurz vor der Mündung des Peiho, wo alle größeren Schiffahrtsgesellschaften ihre Piers anlegten, große Schuppen erbauten und Zweigagenturen — in Verbindung mit der Lotsenstation Taku — errichteten. 1900 — zur Zeit der ostasiatischen Expedition — war Tangku der Hauptetappenpunkt, wohin der ganze Nachschub geworfen wurde.

Tangku, gleichzeitig der Gabelpunkt der Eisenbahnen von Peking-Tientsin, wie von Shantaikwan, wurde ein mächtiger Stapelplatz, von dem aus die großen Gütermassen der vereinigten Heere nur allmählich mit der Bahn oder mit Dschunken landeinwärts abtransportiert werden konnten. Daß dieses mehrfache Umladen den Gütern sehr schädlich war, liegt auf der Hand.

Die Unhaltbarkeit des bestehenden Zustandes konnte sich nicht krasser zeigen als zur Expeditionszeit, das allgemeine Gefühl war: so geht es nicht weiter.

Sollte Tientsin die große Handelsstadt bleiben, wozu es von der Natur geschaffen war, so mußte etwas geschehen. Der Lauheit und Gleichgültigkeit der kurzsichtigen chinesischen Behörden, die ihren eigenen Fluß versanden ließen, mußte energisch entgegengetreten werden.

Es ist ganz zweifellos ein hervorragender Erfolg der internationalen Expedition, der in der Öffentlichkeit noch nicht genügend gewürdigt worden ist, daß diesem Zustande ein Ende gemacht wurde. Datieren die Ideen zur Peihoverbesserung auch aus früherer Zeit, so war die tatsächliche Inangriffnahme der Arbeiten doch eine Folge der starken Initiative, die von der militärischen „Provisorischen Regierung" und den vereinigten Gesandten 1900/01 ausging.

Die nötigen Gelder waren mit einem Male da, und ein tüchtiger belgischer Ingenieur, Herr de Lirde, wurde mit der Leitung der Arbeiten betraut. Als Unterlage gaben die vom Hafenmeister, Kapitän Susemihl (einem Mecklenburger) Jahre hindurch geführten, sehr sachgemäßen Untersuchungen ein höchst wertvolles Material ab. Es wurde eine „Haiho (der Unterlauf des Peiho führt diesen Namen) River Improvment Company" gebildet und auf Grund früherer theoretischer Arbeiten folgendes Programm aufgestellt:

1. einige der Krümmungen des Flusses zu durchstechen,

2. die Kanäle zu schließen, die das Wasser des Haiho ablenkten,

3. Dämme zu errichten, wo der Fluß zu breit ist.

Die Windungen des Peiho waren von jeher eine große Gefahr für längere Seedampfer, die in der engen Fahrrinne Biegungen von fast einem rechten Winkel überwinden mußten. In Summa wurden 5 Durchstiche vorgesehen. Abgesehen davon, daß der geradere Schiffahrtsweg die Steuerung erleichterte, mußten die Durchstiche auch von weiterem günstigen Einflusse auf den Peiho sein. Der zu durchfahrende Weg würde ein kürzerer, die Strömung eine schnellere, die bis Tientsin merkbare Flut eine stärkere, der ganze Fluß gewann mehr Leben und Kraft, die Ablagerung des mitgeführten Bodensatzes wurde eine geringere. Diese Durchstiche in Verbindung mit der Schließung der das Wasser ablenkenden Kanäle mußten die gewünschte Wirkung hervorbringen. Bis Ende 1900 waren die in Betracht kommenden Kanäle vom Peiho abgeschlossen, und wie groß der Einfluß auf den Wassergehalt des unteren Peiho, des Haiho, war, läßt sich daraus ermessen, daß durch Schließung des Lutai-Kanals allein z. B. der Peiho nach den Messungen des Hafenamts Tientsin 4 Fuß an Wassertiefe gewann.

Auch gleich nach den ersten Durchstichen machte man

überraschende Beobachtungen. Der erste Durchstich liegt gleich unterhalb Tientsins, wo bei der „Zündholzfabrik" der alte, jetzt tote Peiho eine starke Krümmung macht, der zweite ist die gerade Fortsetzung des ersten, da, wo der Peiho stark nach Nordosten umbiegt. Man arbeitete fieberhaft an der Fertigstellung dieser beiden Durchstiche, und schon 1902 stellte man fest, daß die Erwartungen, die man gehegt hatte, noch übertroffen wurden. Die stärkere Strömung, die stärkere Flut, auf ein durch Staudämme seitlich begrenztes Flußbett wirkend, vermehrten die durch Schließung der Kanäle erreichte Wasserfülle in hohem Maße und erlaubten schon 1902 den Küstendampfern ein gefahrloses Befahren des Flusses.

Im letzten Sommer (1904) ist auch ein dritter Durchstich, der eine besonders scharfe Ecke etwa halbwegs zwischen Tientsin und Tangku abschneidet, vollendet worden. Seit 2 Jahren genießt Tientsin seinen Ruf als wirklicher Hafen wieder: eine große Anzahl von Küstendampfern löscht und ladet an dem langen, schönen Quai der Fremdenniederlassung! Handel und Wandel blühen erneut auf, das in die Flußverbesserung gesteckte Geld macht sich glänzend bezahlt und alljährlich — im Anfang des Monats März — „herrscht Freude in Tientsins Hallen", wenn der erste Dampfer (2 Jahre hintereinander ein deutscher!) durch seine Dampfpfeife die Bewohner der Stadt aus dem Winterschlafe schreckt, zum Zeichen, daß das Eis gebrochen ist und der große Verkehr des Güteraustausches wieder beginnt.

An Tientsins Handel ist Deutschland an hervorragender Stelle beteiligt, hingegen liegt die Verbindung mit Schanghai und Japan vornehmlich in der Hand von englischen, chinesischen und japanischen Schiffahrtsgesellschaften. Nur drei deutsche Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie verkehren — an den Umweg über Tschifu—Tsingtau durch den Postvertrag gebunden — zwischen Tientsin und Schanghai. An der Spitze steht die große „China Merchants Steam Navigation Co.", deren Förderer bekanntlich Li-Hung-Tschang war, die in Summa etwa 80 Fahrzeuge besitzt und durch die erheblichen Tributreistransporte aus dem Süden in die Höhe gekommen ist. Es folgen die englischen Schiffsfirmen: Butterfield and Swire und Jardine, Matheson & Co., die japanische Nippon Yusen Kaisha und schließlich die unter englischer Flagge segelnden, sogenannten -ping-Dampfer der Chinese Engineering and Mining Co., die seit 1901 auch den neuen Vorhafen von Tientsin, das eisfreie Chingwangtao anlaufen und dadurch einen — wenn auch beschränkten Winterverkehr aufrecht erhalten.

Über den Aufschwung von Chingwangtao, das seine Entwicklung ebenfalls in erster Linie der internationalen Expedition von 1900/01 verdankt, wird in einem besonderen Aufsatze eingehender berichtet werden.

Asien im Monat Februar.

In der Nacht vom 8. zum 9. Februar 1904 überfielen japanische Torpedoboote auf der Reede von Port Arthur die friedlich und ahnungslos vor Anker liegende russische Flotte und setzten 3 ihrer Schiffe außer Gefecht. Seit dem Ausbruch der Feindseligkeiten ist nunmehr ein Jahr verflossen, und es ist wohl nicht uninteressant, einen kurzen Rückblick über diesen Zeitraum zu versuchen. Man muß sagen, daß das zugleich ein Rückblick über eine fast ununterbrochene Kette japanischer Erfolge ist. Seit Beginn des Krieges bis zum heutigen Tage beherrscht ihre Flotte die See; Korea, das ursprüngliche Kampfobjekt, ist nicht nur erobert, sondern bereits in Obsorge und Verwaltung genommen. Von Fusan, dem Südende der Halbinsel, Japan unmittelbar gegenüber, führt eine neue Eisenbahn nach der Hauptstadt Söul und als Feldbahn von dort weiter gegen den Jalu hin, bestimmt der japanischen Rückzugslinie als Rückgrat zu dienen. Die Halbinsel Liautang ist in japanischen Händen, über Port Arthur weht die Flagge des Sonnenkaisers, und das hoffnungsfreudige russische Dalny wird alsbald zu einem japanischen Handelshafen umgestaltet werden. Das gesamte japanische Landheer steht in der Mandschurei. Nach wiederholten Siegen ist es zur Offensive bereit und hat gerade in den letzten Wochen bedenkliche Anstrengungen gemacht, die russische, langsam zurückgetriebene Hauptmacht zu umzingeln. Kein einziger russischer Sieg hat die Freude des japanischen Volkes trüben können. Mit stolzem Bewußtsein erwartet man die Herankunft der russisch-baltischen Flotte, und die Finanzen des kleinen Inselreiches scheinen fähig, weitere Kriegsbelastung auf sich zu nehmen.

Über den bisherigen Gang des Krieges ist von berufener und unberufener Seite Kritik geübt worden. Man hoffte zunächst auf einen Seekrieg großen Stils, der die Bedeutung der modernen Machtmittel auf dem Meere ins rechte Licht setzen würde. Zu einer ernsten, bis zu Ende durchgekämpften Seeschlacht ist es aber eigentlich, angesichts der schwachen russischen Leistungen, überhaupt nicht gekommen. Unsere sachverständigen Marineleute glauben indessen durch die Vorgänge in den asiatischen Gewässern den Beweis erbracht, daß das große Panzerschiff die heute gefürchtetste Waffe nach wie vor bleiben wird, daß dem Torpedo nur eine sekundäre Bedeutung zukommt und daß der schnelle Panzerkreuzer das Linienschiff um der Schwerfälligkeit seiner Manövrierfähigkeit halber nicht ersetzen kann. Ist diese Annahme richtig, so bedeutet sie für uns wenigstens ein befriedigendes Ergebnis insofern, als das von dem jetzt endlich abgetretenen Marineminister Pelletan für Frankreich bevorzugte System der Flottenausgestaltung uns einen gewissen Vorsprung läßt.

Man hat sich alsdann wiederholt tadelnd über die Strategie beider Armeen ausgesprochen. Was die Russen angeht, so mag dieser Tadel seine Berechtigung haben, insofern sich ihre zahlreiche Kavallerie den Aufgaben nicht gewachsen gezeigt hat und ihre Bewegungen schwerfällig und wenig exakt erschienen sind. Daß der russische Feldherr von vornherein daran festgehalten hat, daß er nur schlagen könne, wenn ein sicherer Sieg in Aussicht stände, und daß er anderenfalls unter Wahrung seiner Streitkräfte sich zurückziehen müsse, ist indessen zweifellos richtig. Nicht richtig erscheinen dagegen die Vorwürfe, welche man der japanischen Heeresleitung wegen ihrer angeblichen Langsamkeit gemacht hat, der es vor allen Dingen zu danken sei, daß sie die Russen gleich zu Anfang des Krieges nicht geworfen haben, als deren Kräfte noch sehr schwache waren. Hier setzt offenbar eine Verkennung des gesamten Kriegscharakters ein. Man schließt mit Un-

recht von den bisherigen europäischen Kriegen auf diesen asiatischen Krieg. Ein Krieg zwischen europäischen Mächten kann heute nur ein Krieg um eine politische Machtverteilung sein, kaum jemals ein territorialer Eroberungskrieg. Würde doch Europa für solchen Fall beim Friedensschlusse alles daran setzen, um den eroberungsfreudigen Sieger an einer dauernden Verschiebung des einmal bestehenden Gleichgewichts zu verhindern. So darf man den Krieg zwischen Rußland und Japan meiner Ansicht nach nicht auffassen. Der ostasiatische Krieg ist ein Eroberungskrieg im eigentlichen Wortsinn, ein Eroberungskrieg sicherlich nach japanischer Auffassung. Es konnte den Japanern nicht lediglich darauf ankommen, russische Festungen zu erobern und russische Heere und Flotten zu schlagen, sondern sie waren von vornherein darauf bedacht, Festlandsgebiete dauernd in ihre Gewalt zu bekommen. Aus diesem Grunde haben sie ihre strategische Entfaltung auf sicherer und breiter Basis angelegt und sind immer erst dann ein Stück vorwärts gegangen, wenn es ihnen gelungen war, die in ihrem Rücken liegenden Territorien zu besetzen und in Schach zu halten. Sie haben trotz des Krieges in Korea alle möglichen Staatseinrichtungen umgeformt, neue Gesetze geben lassen, Verkehrs- und Handelspolitik betrieben, Hafenplätze angelegt und dergleichen mehr. Ja, sie haben ihre weiteren Ziele in dieser Beziehung sogar so wenig außer acht gelassen, daß sie trotz des bei der Armee stellenweise eingetretenen Offiziersmangels doch kein Bedenken trugen, eine große Anzahl von Offizieren als Instrukteure zur Reorganisation der chinesischen Armee zur Verfügung zu stellen. So scheint es, daß Japan nach der für dieses Land gegebenen Politik richtig verfahren ist. Es befindet sich heute im unbestrittenen Besitze derjenigen Landschaften, nach denen seine Politik seit Jahrzehnten verlangt hat. Es hat die Frucht des Friedens von Schimonoseki zum zweitenmal geerntet und darüber hinaus zur großen Genugtuung der Nation das langerstrebte Korea in fast ausschließlichen Besitz genommen. Das Ziel des Krieges ist damit für Japan erreicht, und was ihm der Krieg jetzt noch bringen kann, ist lediglich Sicherung des bisher Gewonnenen und Erhöhung seines Einflusses im Konzert der ostländischen Mächte.

Die Russen haben bekanntlich wegen Verletzung der Neutralität in China ein Beschwerdeschreiben an die Mächte gerichtet. Dieses Schreiben ist von Japan kurz und bündig, aber durchaus ausreichend, beantwortet worden. Sie weisen darauf hin, daß die Wegnahme von Rechtelni einen durch die Russen erzwungenen Akt der Notwehr bedeutete, daß die Benutzung der Miautou-Inseln als Stützpunkt für die Flotte ursprünglich nicht von ihnen, sondern von den Russen beliebt sei, daß sie berechtigt wären, Waren aus Tschifu zu beziehen, und daß es sich hierbei und bei ähnlichen Vorkommnissen um Abwickelung alter Geschäfte handle, welche japanische Firmen bereits vor 4 Jahren zum Abschluß gebracht hätten. Dagegen erhebt Japan einen in 8 Punkte zusammengefaßten Protest, in welchem es Rußland Neutralitätsbrüche China gegenüber nachzuweisen versucht. Russische Truppen seien wiederholt in der Mongolei gewesen, um Vorräte und Pferde zu requirieren. Von Tientsin aus habe man im Oktober 1904 Versuche gemacht, mittelst des Handelsschiffes „Loopink" unter Führung russischer Offiziere zwecks Einfuhr von Waffen und Munition die Blockade Port Arthurs zu durchbrechen. Von Kalgan aus hätten die Russen einen Versuch gemacht, 3,6 Millionen Patronen in 2330 Schaffellen versteckt nach Port Arthur einzuschmuggeln, ein Versuch, der nur durch Konfiskation der Konterbande durch die chinesische Behörde vereitelt worden sei. Im russischen Konsulat von Tschifu habe man im Juli eine Station für drahtlose Telegraphie errichtet und sich von dort aus mit Port Arthur verständigt, und dies trotz des Einspruchs der chinesischen Behörde. Die russischen Kriegsschiffe, welche in chinesischen Häfen Schutz gesucht und gefunden hätten, hätten jeweilig erst nach wochenlangem Zögern der Aufforderung der Behörde auf Räumung des Platzes oder Abrüstung entsprochen. Russische Offiziere, die mittelst eines Segelbootes aus Port Arthur nach Tschifu geflüchtet seien, seien von chinesischen Mannschaften angehalten und festgenommen worden; aber der russische Konsul habe interveniert, die Herren für Kaufleute ausgegeben und so gegen das Völkerrecht ihre Befreiung durchgesetzt.

Beide Proteste, der russische und der japanische, werden zwar für eine Weile die öffentliche Aufmerksamkeit und die Presse beschäftigen, im übrigen dürften sie aber ziemlich ungehört verhallen.

In letzter Zeit regt sich China im Sinne der Europäisierung mehr denn je. In Peking soll neuerdings eine Militär-Akademie errichtet werden, ähnlich wie diejenige, welche der Generalgouverneur Yuanschikai 1902 in Paotingfu ins Leben rief. Daneben ist eine Schule für Strategie und Taktik vorgesehen, für beide Anstalten aber japanische Leitung und japanische Instrukteure. Auch Lehranstalten für weibliche Handarbeiten und für Maschinenweberei sollen unter japanische Lehrerinnen gestellt werden. Yuanschikai hat überhaupt offenbar die Idee gefaßt, in sein Vizekönigreich Tschili eine Volksbildung nach europäischem Muster zur Durchführung zu bringen. Besonders an Plätzen, an denen sich nennenswerte Buddhatempel befinden, werden diese unter rücksichtsloser Austreibung der Priester zu Schulen umgestaltet. Die Bevölkerung ist mit dieser Exilierung der Lhamas sehr einverstanden, denn diese Leute leben lediglich als Drohnen und sind nur für Sammlungen in ihrem eigenen Interesse tätig. Trotzdessen ist die Errichtung der Schulen der Bevölkerung nicht sympathisch. Die für diese Anstalten notwendigen Revisionen nämlich werden von den kontrollierenden Mandarinen jeweilig zur Schröpfung der Bevölkerung ausgenutzt. Auch scheinen die vorgeschriebenen Bücher für das Verständnis, das sich vorfindet, zu hoch zu sein.

Wenn man übrigens der japanischen Presse Glauben schenken will, so steht auch eine Neugestaltung der chinesischen Marine unter japanischer Mitwirkung unmittelbar bevor. Prinz Tuhn, welcher China auf der Weltausstellung in St. Louis vertrat, soll der Träger dieses Gedankens sein. Man beabsichtigt die Einsetzung eines Marineministeriums. Angeblich werden Beamte zum Studium der einschlägigen Verhältnisse nach Japan gesandt; auch soll von dort ein sachverständiger Berater des chinesischen Ministers herangezogen werden. Die Hauptflottenstation und die Zentralverwaltung kommen nach Tientsin, eine Anzahl Nebenstationen in Verbindung mit Marineschulen soll außerdem eingerichtet werden.

Unterdessen ist aber der Gouverneur von Hunan, Herr Tuan-Fang, der allgemein als ein Gegner der Japaner bekannt ist — er residierte früher als Stellvertreter des Generalgouverneurs in Nanking — in der gleichen Richtung auf anderem Wege vorgegangen. Er erhofft eine Reorganisation

der chinesischen Marine durch die Engländer und hat damit begonnen, zunächst 6 begabte Schüler der Marineschule dem englischen Admiral des ostasiatischen Geschwaders auf 2 Jahre als Kadetten zur Verfügung zu stellen. Die chinesische Regierung zahlt für jeden dieser jungen Leute 100 Pfund Sterling Kostgeld, 65 Pfund Sterling für Ausrüstung und Bewaffnung und 15 Taels monatliches Taschengeld.

An einzelnen Stellen treten in Japan übrigens auch gewisse soziale Bewegungen hervor; so hat sich in Kanton fast die gesamte chinesische Kaufmannschaft einheitlich zusammengefunden, um beim Throne eine allmähliche Überbrückung der heute zwischen der Bürgerschaft und den Mandarinen bestehenden Kluft anzustreben. Wer jezt einen Mandarinen besuchen will, ist laut Bestimmung gezwungen, seine besten Feierkleider anzulegen. Die chinesischen Kaufleute weisen darauf hin, daß jeder Fremde dieser zeremoniellen Vorschrift nicht unterworfen ist, und daß außerdem eine ausgiebige Trinkgeldererpressung bei gleichen Gelegenheiten geübt wird.

Während übrigens allerorten vom Wachsen des japanischen Einflusses in China die Rede ist, kann man konstatieren, daß erfreulicherweise fast die gesamten Zeughäuser Nord- und Mittelchinas unter deutscher Leitung stehen. Ganz kürzlich ist wiederum ein Herr Basse aus Nanking zum Direktor des Zeughauses in Kiangnang bei Schanghai ernannt worden. Die englische Presse meldet das mit dem Hinweise, daß nunmehr in Schanghai wohl Herr Krupp an Stelle des Mr. Armstrong treten werde; freilich replizierte der Ostasiatische Lloyd sofort, daß die Japaner ihre Erfolge mittelst Kruppscher Geschütze erzielt hätten, und daß darin wohl die beste Empfehlung der deutschen Produktion läge. Die chinesische Armeeorganisation geht im übrigen nur langsam vorwärts. Von Peking aus sollen in den letzten Wochen Muster für einheitliche Uniformen der Soldaten und Offiziere an die verschiedenen Generale verschickt worden sein. Später erst wird man dazu übergehen, eine einheitliche Geschützform und besonders ein einheitliches Gewehr zur Durchführung zu bringen. Heute nämlich pflegen die Patronen, die in einer Provinz im Gebrauch sind, in der anderen nicht in die Gewehre zu passen.

Was die Tätigkeit der Japaner in Korea angeht, so wird vielfach bemerkt, daß sie bestrebt sind, sich durch Errichtung der Gesellschaft Il-Tschin-Heu einen festen Bestand von Parteigängern zu bilden. Für diese Gesellschaft werden alle möglichen unbeschäftigten Leute angeworben. Die Gesellschaft hat als Zweck „die Förderung des allgemeinen Wohles". Ihre Mitglieder zeichnen sich durch europäische Haartracht und Kopfbedeckung aus. Der eigentliche Charakter der Einrichtung aber verrät sich dadurch, daß jedem Mitglied pro Tag seitens des japanischen Hauptquartiers der Betrag von 50 Cents, d. i. 1 Mark, ausgezahlt wird. Es sind also Söldnerhaufen, welche die Japaner bezahlen, und deren sie sich im gegebenen Augenblicke als Unruhstifter und zu ähnlichen Zwecken bedienen werden.

Aus dem Bereiche der russischen Heeresorganisation ist hervorzuheben, daß am 14. Januar die Umgehungsbahn um den Baikalsee soweit fertiggestellt worden ist, daß sie mit diesem Termin auch für den privaten Personenverkehr freigegeben wurde. Die Landreise nach Ostasien gliedert sich nunmehr gewissermaßen in 3 Teile: Bis Irkutsk fährt der sehr behaglich und gut ausgestattete sibirische Expreßzug. Von Irkutsk bis zum Baikalsee bezw. bis zur Station Baikal setzt sich in Länge von 60 km eine Anschlußbahn an. Bisher beförderten die Dampfer „Angara" oder „Baikal" die Passagiere in 4 Stunden bis Myssowaja und von dort sodann weitere 1100 km bis zur Station Mandschurija, wo die transsibirische Bahn in die mandschurische Bahn einmündet. Die neue Umgehungsbahn ist 211 km lang. Sie fährt mit einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde, braucht aber für den Aufenthalt auf den dazwischen liegenden 21 Stationen so lange Zeit, daß man erst nach 6½ Stunden von Baikal aus Myssowaja erreicht, d. h. in der gleichen Zeit, die der Dampfer einschließlich der Wartezeit und Umladezeit in Anspruch nimmt. Die Anschlußbahn von Irkutsk nach Baikal ist immer noch sehr leicht gebaut; im übrigen führt sie durch schöne Gegenden, insbesondere durch das romantische Flußtal der Angara. Die in den letzten Tagen durch die englische Presse verbreitete Nachricht, daß östlich von Irkutsk ausständige Arbeiter die transsibirische Bahn auf 1000 km Entfernung zerstört haben sollen, ist schon deshalb ins Reich der Fabel zu verweisen, als die Entfernung von Irkutsk bis zum Baikalsee ein solches Spatium gar nicht aufweist.

Übrigens machen sich in China von Süden her die Franzosen sehr bemerkbar. Ihre ostasiatische Presse stellt fortwährend Erwägungen darüber an, ob Frankreich angesichts der in den benachbarten Provinzen Kuangsi und Kuangtung entstandenen Unruhen nicht eingreifen müsse. Die französische Regierung, ähnlich wie sie das mit gutem Erfolge neuerdings in Kleinasien, insbesondere im Gebiete der Anatolischen Eisenbahn versucht hat, hat sich mit besonderer Vorliebe auf die Errichtung französischer Schulen und Krankenhäuser geworfen, an denen französische Lehrer und Ärzte beamtet sind. Sie hat es auch ausgezeichnet verstanden, in Südchina in wichtige Mandarinenstellen solche Beamte zu bringen, die ihre Vorbildung in Frankreich genossen haben und franzosenfreundlich sind. Durch reichliche Austeilung von Orden und Auszeichnungen haben es die französischen Konsuln verstanden, eine für Frankreich günstige Stimmung hervorzurufen, die insbesondere durch Erleichterung bei der Anwerbung von Kulis für französische Unternehmer einen Ausdruck findet. Neuerdings ist es ihnen gelungen, auf dem Westfluß unter Konkurrenzierung der einheimischen Schiffahrt einen regelmäßigen französischen Dampferverkehr herzustellen. Von Kanton bis Longtschau ist der Westfluß heute dem französischen Verkehrsnetz eingefügt. Die französische Kolonialpolitik ist ja im Osten von jeher von Erfolg gekrönt worden.

Die asiatische Politik der übrigen Mächte weist im verflossenen Monat nicht allzugroße Fortschritte auf. Auf den niederländischen Besitzungen ist man immer noch damit beschäftigt, die wieder emporlodernden Aufstände mit bewaffneter Hand niederzuwerfen. Auch auf den Philippinen werden die Amerikaner von den Eingeborenen ständig in Atem gehalten. Ruhig und gut arbeiten, wie immer, auch neuerdings, an verschiedenen Stellen die Engländer. In Persien haben sie mit der Handelsmission, welche Ende Dezember Indien verließ und von uns schon verschiedentlich erwähnt worden ist, Offiziere zu Rekognoszierungszwecken eingeschmuggelt. Die Mission hat jetzt Sirjan erreicht und wird von dort nach Brahramabad in den Mittelpunkt des Baumwollhandels gehen. Mehrere Offiziere sind außerdem an einzelnen wichtigen Plätzen, so in Kneit, in Bender-Abbas, in Seistan und Kain, als „Konsuln" eingesetzt worden. Auch in Tibet ist man nicht müßig geblieben. Näheres darüber werden wir in der nächsten Nummer bringen.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Der Handel mit Lederhandschuhen in Konstantinopel und Smyrna.

Über den Handel mit Lederhandschuhen in Konstantinopel und Smyrna wird belgischen Konsulatsberichten folgendes entnommen:

Die jährliche Einfuhr von Lederhandschuhen in Konstantinopel wird auf 400 000 Franken geschätzt. Die größte Nachfrage besteht nach mittleren Qualitäten zum Preise von 18 bis 24 Franken pro Dutzend Paar, die aus Deutschland, Österreich und Italien bezogen werden. Feinere Ware zum Preise von 30 bis 50 Franken pro Dutzend kommt aus Frankreich. Militärhandschuhe, ebenfalls zu 30 bis 50 Franken, werden aus Rußland und Deutschland inportiert. Die Zahlungsbedingungen sind für den französischen Artikel bar mit 3% Skonto oder viermonatiges Akzept vom Datum der Faktura, für den deutschen Artikel bar mit 5% Kassaskonto oder sechmonatiges Akzept vom Datum der Faktura.

Die Handschuhe gelangen in Pappschachteln mit je drei Dutzend Paaren, eingeteilt in kleine Pakete von je sechs Stücken zur Versendung. Jedes Paar ist in Seidenpapier eingewickelt. Die Versendung erfolgt in der Regel mit der Post. In Konstantinopel gibt es kein Spezialgeschäft für Handschuhe, letztere werden dort in Magazinen für Konfektionsartikel und Modewaren vertrieben.

In Smyrna beträgt der Absatz von Lederhandschuhen im Jahr 30 000—35 000 Franken. Es werden vorwiegend Glacéhandschuhe (für Herren und Damen), daneben schwedische und Dogskins verlangt. Die Herrenhandschuhe sind mit zwei Knöpfen und Dreiviertel aller Handschuhe mit Verzierungen (Derby) versehen. Eingeführt wird die Ware namentlich aus Grenoble, Mailand und Prag, auch London liefert kleine Mengen von Dogskins. Die Preise für ein Paar Handschuhe stellen sich wie folgt: Herrenhandschuhe Dogskins 2 sh. 6 d bis 3 sh. 6 d, Glacé 2 bis 3,50 Franken, Derby 2 bis 2,50 Franken, Damenglacéhandschuhe 2—6 Franken, schwedische Damenhandschuhe 2—3,50 Franken.

Die Versendung erfolgt in Postpaketen franko Smyrna. Üblich ist die Bezahlung durch Akzept 4—6 Monate vom Datum der Faktura. Die Ware wird sorgfältig verpackt in Kartons zu einem Dutzend, wovon sechs in eine Holzkiste kommen, feinere Sorten werden nur zu drei Dutzend in eine Hozkiste verpackt. In Smyrna werden Handschuhe zusammen mit verschiedenen anderen Waren, insbesondere Manufakturwaren in den Detailläden verkauft, deren Besitzer ihre Bestellungen bei den in Smyrna befindlichen Agenten der europäischen Handschuhfabriken machen. Die Mode richtet sich in Smyrna vollständig nach Paris.

Zuckerrübenanbau in der Türkei.

Anläßlich der gegenwärtigen Preissteigerung für Zucker tauchte in der Türkei der alte Vorschlag wieder auf, im Lande selbst Zuckerrüben anzubauen und Zucker zu erzeugen. Die Monatsschrift der französischen Handelskammer in Konstantinopel bemerkt hierzu, daß, abgesehen von anderen Gründen, auch die große Trockenheit dagegen spreche, welche in den stark entwaldeten türkischen Gebieten, und zwar gerade in den bisher von Eisenbahnlinien durchzogenen, im Sommer herrscht. Eine Trockenheit, die bisweilen sechs Monate andauert, mache den Anbau eines so viel Feuchtigkeit erfordernden Gewächses wie die Zuckerrübe unratsam. (Handelsmuseum, Wien.)

Verbot der Ausfuhr von Heu aus dem Vilajet Skutari.

Laut Zirkularnote der Hohen Pforte vom 11. Januar d. Js. ist die Ausfuhr von Heu aus dem Vilajet Skutari bis zum 1. Mai d. Js. verboten. Diese Bestimmung findet jedoch auf Sendungen, die bereits vorher kontraktlich bestellt waren, keine Anwendung.

Lagerung von Waren und die Zollzahlung für gelagerte Waren in Persien.

Zwischen der russischen und der persischen Regierung ist in Ausführung des Art. 5 der zwischen Rußland und Persien am 27. Oktober 1901 geschlossenen Erklärung vereinbart worden, daß die Gebühren für das Aufbewahren der von den russischen Händlern nach Persien eingeführten Waren in den Lagern ausschließlich zur Errichtung neuer Magazine und Lager und zur Instandhaltung der schon bestehenden Anlagen dieser Art verwendet werden sollen.

Die Entrichtung der Zölle und der den Zollämtern für Aufbewahrung zustehenden Gebühren hat bei der Entnahme der Waren aus den Zollräumen zu erfolgen.

Die Teekultur in Persien.

Die auf den Teeplantagen in Laidshan gemachten Versuchskulturen haben so befriedigende Resultate gehabt, daß in Teheran die Bildung einer Genossenschaft persischer Kaufleute zur weiteren Förderung der Teekultur in Persien angeregt worden ist.

Russisches Asien.

Die Messe in Ischim 1904.

Die Messe von Ischim verlief recht lebhaft. Das Angebot von gefrorenem Fleisch war weit geringer als sonst, und zwar infolge der bedeutenden Nachfrage von seiten der Militärverwaltung, die große Mengen Fleisch von den Produktionsorten und Märkten direkt nach dem fernen Osten versandt hat. Die Preise zeigten daher auch eine steigende Tendenz. Eine große Nachfrage war auch von seiten der Fabrikanten im Ural. Geflügel und Wild dagegen war infolge der verhältnismäßig guten Jagd im Überfluß vorhanden, etwa 70 000 Paar Federwild waren auf den Markt gebracht worden. Die erwartete Nachfrage blieb jedoch aus, viele Partien fanden keinen Absatz, und die zu Anfang der Messe recht festen Preise fingen allmählich an zu fallen. Auch das Geschäft mit geschlachtetem Hausgeflügel war nicht besser, da die gewohnten Aufkäufe für den Export im Herbst fehlten. Die Zufuhr von Rauchwaren zur Ischimer Messe war gering, dagegen herrschte eine ziemlich starke Nachfrage nach dieser Ware. Das Geschäft darin erhielt dadurch einen ganz unerwarteten Umschwung. Die Ab-

schlüsse kamen schnell für große Partien und zu gesteigerten Preisen zustande. Besonders lebhafte Abnahme fanden Hasenfelle, was man nicht erwartet hatte. Die Nachfrage nach Hermelin war recht bedeutend, die Preise erreichten die noch nie dagewesene Höhe von 4 Rbl. pro Fell, was der vorzüglichen Qualität des Hermelin aus Ischim und Kainsk zuzuschreiben ist. Im ganzen waren zu dieser Messe 50 000 Stück Hermelinfelle zusammengebracht worden, eine Menge, welche die jährliche Zufuhr früherer Jahre übersteigt. Auch Eichhörnchenfelle fanden auf dieser Messe zu guten Preisen Absatz. Iltisfelle fanden Abnehmer zu 30—35 Kop. das Fell, roter Fuchs aus Tobolsk zu 5 Rbl. 50 Kop. bis 6 Rbl. das Fell, dieses Rauchwerk war jedoch das einzige, für welches die Nachfrage auf der diesjährigen Messe schwach war. Wolfsfelle wurden mit 8 Rbl. das Stück gehandelt.

Der Baumwollanbau in Transkaukasien im Jahre 1904.

Die Resultate, die man in der Baumwollkultur in Transkaukasien im Jahre 1904 erzielt hat, sind im ganzen wenig erfreulich. Der kalte und hauptsächlich sehr regnerische Frühling hat die Baumwollpflanzungen in ihrem Wachstum stark aufgehalten. Der Sommer war kühl und trocken, der Herbst dagegen wieder außerordentlich regnerisch, in einzelnen Gegenden hielt das Regenwetter den ganzen Herbst hindurch an, so daß die Baumwollsamenkapseln nicht vollständig reif werden konnten und feucht eingesammelt werden mußten. Infolge der außerordentlich hohen Preise für Baumwolle im Jahre 1903 ist die Aussaat im Jahre 1904 überall bedeutend vergrößert worden, und zwar besonders in den Gouvernements Jelisawetpol und Baku. Dort bezifferte sich im Jahre 1903 die Ernte an gereinigter Baumwollfaser auf 230 000 Pud. Im Jahre 1904 hätte man unter gleichen Bedingungen auf eine Ernte von wenigstens 300 000 Pud rechnen können. Jetzt dagegen ist man der Ansicht, daß die Ernte 1904 weit geringer ausfallen wird als im Jahre vorher. Im Gouvernement Eriwan, dem bedeutendsten Baumwollgebiet Transkaukasiens, das zugleich auch das trockenste ist, erzielte man im verflossenen Jahre eine, wenn auch im ganzen viel bessere, aber außerordentlich ungleiche Ernte.

Die Baumwollpflanzer wurden außerdem noch entmutigt durch den nicht bedeutenden Absatz ihrer Produkte und durch das Fallen der Baumwollpreise im letzten Jahre, während im Dezember 1903 die Baumwolle zum Preise von 3 Rbl. 50 Kop. und sogar 4 Rbl. pro Pud reißenden Absatz fand, kauft man gegenwärtig Baumwolle entweder gar nicht in den Gouvernements Eriwan, Jelisawetpol und Baku oder aber bietet nur 2 Rbl. pro Pud für ungereinigte und 8 Rbl. für gereinigte Baumwolle.

Sehr schwierig wird sich in diesem Jahre die Beschaffung von gutem Baumwollsamen für die Aussaat gestalten. Der häufige Regen hat das Trocknen und das Reinigen des Samens verhindert. Feuchter, nicht gut ausgetrockneter Baumwollsamen eignet sich durchaus nicht zur Aufbewahrung, er erhitzt sich, wenn er in Haufen gelegt wird, sehr leicht und wird für die Saat gänzlich unbrauchbar.

Naphthaausbeute in Turkestan.

Vom Naphthawerk in Tschimion (Kreis Margelan) liegen neue Nachrichten vor, die auf eine günstige Entwicklung des ersten großen Naphthaunternehmens in Turkestan schließen lassen. Die chemische Analyse hat ergeben, daß die Naphtha von Tschimion in höherem Maße als die Bakuer der amerikanischen an Güte gleich kommt, sie enthält 2% leichtes und 5% schweres Benzin, 46% Kerosin und 44% Rückstände. Der reiche Paraffingehalt (9%) der Rückstände läßt die Tschimionnaphtha bedeutend wertvoller erscheinen als die Bakuer. Das Pud Rohnaphtha enthält zwei Pfund Paraffin, die einen Wert von 30 Kop. darstellen. An die Gewinnung des Paraffins kann jedoch erst nach $1^1/_2$ Jahren geschritten werden. Zunächst ist dafür gesorgt, daß die bei der Eisenbahnstation Wannowskaja einzurichtende Kerosinfabrik zum 1. Juli 1905 betriebsfähig wird, sie soll täglich 24 000 Pud Naphtha verarbeiten. Anfang Februar soll die $18^1/_2$ Werst lange Naphthaleitung Tschimion-Wannowskaja fertig sein. Mit der Anlage eiserner Reservoire, die 1 Million Pud fassen, hat man bereits begonnen. Das erste bisher beendete Bohrloch gibt bei 133 Faden Tiefe täglich 8000 Pud, die Fontäne hat 12 Faden Höhe. Sechs weitere Bohrlöcher sind in Angriff genommen, sie sollen mit Röhren von 22 bis 26 Zoll Durchmesser versehen werden. Obwohl die naphthaführende Schicht aus sehr hartem Sandstein besteht, hofft man das zweite Bohrloch zum Mai bis zur Tiefe von 170 Faden zu bringen.

Der Hauptabnehmer verspricht die Orenburg-Taschkenter Bahn zu werden, welche für das erste Halbjahr 1905 etwa $1^1/_2$ Millionen Pud Naphtha bestellt hat. Die Gesamtkosten des Naphthawerks sind auf 900 000 Rbl. veranschlagt. Da die Mittel zum Bau jetzt sicher gestellt sind, dürfte die Organisation des Betriebes zum festgesetzten Termin vollendet sein. Nach Verlauf eines Jahres soll eine Erweiterung der Fabrikanlage zum Zweck der Paraffingewinnung eintreten.

Naphthagewinnung auf der Apscheron-Halbinsel.

Die ungefähre Gesamtausbeute an Naphtha auf der Apscheron-Halbinsel betrug im November 1904: 61 527 170 Pud.

Davon lieferten Springquellen auf Bibi-Eibat 6 239 000 Pud, auf den übrigen Ländereien 1 345 000 Pud, Summe 7 584 000 Pud. Eine derart gewaltige Monatsproduktion ist seit dem Bestehen der Naphthaindustrie nur viermal vorgekommen, und zwar im: November 1902 60,4 Millionen Pud, November 1900 69,4 Millionen Pud, Dezember 1900 62,8 Millionen Pud, Juli 1904 62,9 Millionen Pud. Mit 7,5 Millionen Fontänennaphtha steht der November 1904 an erster Jahresstelle. Die Gesamtausbeute für November 1903 betrug 49,6 Millionen Pud; davon lieferten Springquellen 4,7 Millionen Pud. Die Bohrungen auf Bibi-Eibat haben im November 1904 die höchste jemals erzielte Ausbeute mit 22 456 024 Pud erreicht.

Die Gesamt-Naphthaproduktion für 11 Monate 1904 beträgt ca. 590 Millionen und übertrifft die Resultate des Vorjahres für den gleichen Zeitraum um ca. 52 Millionen Pud; wenn die Förderung im Dezember ähnliche Ziffern wie im November aufweist, so dürfte das Jahr 1904 auf eine ähnliche Ausbeute wie 1901 (671,2 Millionen) kommen, welches Jahr die größte jemals gehabte Förderung zeigte.

Die mittleren Börsenpreise im November betrugen für Naphtha 14,64 Kopeken, für Rückstände (Masut) 14,2 Kopeken, für Rückstände f. o. b. 15 Kopeken, Petroleum franko Waggon 28,19 Kopeken.

Monat	1904 Ausbeute von: Schöpfbrunnen	Springbrunnen	Gesamt	1903 Ausbeute von: Schöpfbrunnen	Springbrunnen	Gesamt
	Millionen Pud					
Januar	45,2	0,4	45,6	45,9	5,6	51,5
Februar	44,8	0,9	45,7	41,9	3,1	45,0
März	48,4	2,9	51,3	47,8	1,7	49,5
April	47,4	5,0	52,4	47,2	1,1	48,3
Mai	50,9	5,3	56,2	50,6	8,7	59,3
Juni	52,7	2,2	54,9	47,5	11,4	58,9
Juli	52,3	3,2	55,5	31,1	5,7	36,8
August	53,9	1,1	55,0	48,7	2,6	51,3
September	52,3	1,8	54,1	44,4	4,4	48,8
Oktober	53,9	4,9	58,8	46,2	3,7	49,9

Indien und Australasien.

Zolltarifänderungen in Britisch-Ostindien.

Durch eine Bekanntmachung der Indischen Regierung vom 23. Dezember 1904 (Nr. 8129) ist die Tabelle 4 des indischen Zolltarifs (Einfuhrzölle) 1 durch eine neue Tabelle ersetzt worden. Die Abweichungen von dem bisherigen Tarif betreffen im wesentlichen die der Verzollung zugrunde zu legenden Warenwerte.

Es sind unter anderem folgende Artikel neu bewertet:

T.-Nr.	Bezeichnung des Gegenstandes	Maßstab	Bisher Rup.	Ann.	Jetzt Rup.	Ann.
8.	Kristallisierter Rübenzucker	Zentner	9	12	11	10
	Kristallisierter und weicher Zucker (außer Rübenzucker), im Vereinigten Königreich gereinigt . .	„	9	12	11	10
	Melasse	„	—	—	2	8
10.	Doppeltkohlensaures Natron	„	6	4	6	—
	Schwefelblumen	„	7	—	5	8
	Schwefel in Stangen . . .	„	5	8	5	4
12.	Anilin-Farbstoff, trocken .	Pfund	1	—	—	14
	Cochenille	„	1	3	1	6
15.	Messing: Patent- oder Gelbmetall, Spikerhaut, Bleche und Platten, alt	Zentner	28	—	31	—
	Kupfer, altes	„	38	—	42	—
	Spikerhaut, Platten und getriebene Bodenstücke aus Kupfer	„	55	—	57	—
	Stabeisen, schwedisches und ähnliche Sorten	Tonne	160	—	150	—
	Stabeisen, schwedisches und ähnliche Sorten, Nageleisen, rundes Stabeisen, unter $^1/_2$ Zoll Durchmesser	„	165	—	155	—
	Eiserne Nägel mit kegelförmigem Kopf, Draht und flachköpfige Nägel . . .	Zentner	9	—	8	8
	Quecksilber	Pfund	1	12	1	9
	Stahl, alter	Tonne	140	—	130	—
	Blockzinn	Zentner	100	—	105	—
49. (50)	Bleiweiß, trocken . .	„	17	—	16	—
	Kanton-Zinnober, Kiste von 90 Paketen . .		115	—	107	—
52. (53)	Steinkohlenpech . . .	„	4	—	3	8
60. (61)	Sämereien:					
	Rizinus	„	4	—	4	8
	Kümmel	„	13	—	11	8
	Leinsamen	„	5	8	5	—
	Senf, Raps od. Sarson	„	6	8	6	—
	Mohn	„	6	—	5	—

Verbot der Einfuhr von britischen und mexikanischen Dollars in Niederländisch-Indien.

Durch Verordnung des Generalgouverneurs vom 16. Januar und 21. Oktober v. Js. war, nach Außerkurssetzung der britischen Trade-Dollars und mexikanischen Dollars in den Straits Settlements, die Einfuhr dieser Münzsorten zunächst für das Gouvernement Atjeh und die zugehörigen Gebiete sowie für die Residentschaft West-Borneo und später für die Residentschaft Palembang auf Sumatra verboten worden. Dieses Verbot ist nunmehr durch Verordnung vom 24. Dezember v. Js. auf ganz Niederländisch-Indien ausgedehnt worden.

Von dem Verbot sind ausgenommen Geldmünzen, die durch Personen an Bord von Schiffen, die Reeden oder Häfen oder andere Plätze Niederländisch-Indiens anlaufen, daselbst an Land gebracht werden, bis zu einem Betrage von nicht mehr als zehn Dollar auf den Kopf.

Kaffeeauktionen in Batavia.

Die am 16. November 1904 in Batavia abgehaltene Regierungs-Kaffeeauktion hat das folgende Ergebnis gehabt. Es wurden verkauft:

4 827	Pikuls	Malang . . . . O. B. à. f.	36,01
2 000	„	Tenger	35,88
1 000	„	Probolinggo	34.53
170	„	Sisir S. S. W. J. B.	47,03
274	„	Ngroto N. S. W. J. B.	45,86
235	„	„ N. B.	37,05
71	„	Karangan K. S. W. J. B.	47,45
29	„	„ K. M.	40,05

Zusammen 8 606 Pikuls von 9 265 Pikuls, die zum Verkauf gestellt waren.

In der letzten Auktion des Jahres 1904, die am 14. Dezember stattfand, wurden anstatt, wie ursprünglich bekannt gegeben war, 12 816 Pikuls nur 6925 Pikuls Regierungskaffee zum Verkauf gestellt und hiervon im ganzen 6487 Pikuls verkauft. Für 28 Pikuls Ngroto W. I. B. wurden 3150 fl. geboten, der Zuschlag aber nicht erteilt. Der Rest blieb unverkäuflich.

Verbrauchsabgabe auf Salz in Französisch-Hinterindien.

Laut Verordnung des Präsidenten der Französischen Republik vom 12. September 1904 unterliegt das zum Verbrauch in Französisch-Hinterindien bestimmte Salz einer Verbrauchsabgabe von 2 Piaster für 1 dz.

Einfuhr von baumwollenen Geweben nach Indochina.

Die Einfuhr von baumwollenen Geweben nach Indochina gestaltete sich in der ersten Hälfte 1904 im Vergleich zu dem gleichen Zeitraum des Vorjahres folgendermassen:

	Einfuhr aus Frankreich 1904	Frankreich 1903	fremden Ländern 1904	fremden Ländern 1903
	Menge in kg			
Baumwollengewebe:				
Rohe	391 197	166 920	2 905	10 940
Gebleichte	791 507	580 250	14 909	17 975
Gefärbte	805 292	576 517	63 156	61 854
Bedruckte	4 028	66 390	53 053	61 637
Zusammen	1 992 024	1 390 077	134 023	152 406

Der Import aus Frankreich hat sich in seiner Gesamtmenge gegen das Jahr 1903 gesteigert, während der Eingang von Baumwollgeweben aus fremden Ländern einen Rückgang um über 10% aufweist.

(Bulletin Économique du Gouvernement Général de l'Indochina Hanoi.)

Reisgeschäft in Siam Mitte Dezember 1904.

Nachdem der Markt längere Zeit ruhig war, sind jetzt die Preise gestiegen. Infolge der Nachfrage Japans hat sich ein flottes Geschäft entwickelt. Die Verschiffungen gehen entweder direkt oder indirekt über Hongkong nach Japan.

Die Ernteaussichten sind ausgezeichnet. Man nimmt jetzt an, daß die bevorstehende Ernte ein vorzügliches Ergebnis aufweisen wird.

(Nach einem Bericht der Kais. Minister-Residentur in Bangkok.)

Ostasien.

Der Handel mit Lederhandschuhen in Japan.

Nach der Zollstatistik erreichte die Einfuhr von Handschuhen aller Art nach Japan in den letzten Jahren die folgende Höhe:

	Menge in Dutzend	Wert in Yen
1900	16 185	96 259
1901	14 409	67 287
1902	13 672	73 150
1903	14 265	80 897

Drei Viertel dieser Einfuhr gelangt nach Yokohama, der Rest nach Kobe.

Die Hauptbezugsländer waren an der Handschuheinfuhr in den Jahren 1901 bis 1903 folgendermaßen beteiligt:

	1901 Dtz.	1901 Yen	1902 Dtz.	1902 Yen	1903 Dtz.	1903 Yen
Großbritannien	6 667	38 386	5 190	36 560	5 332	38 829
Deutschland	7 778	24 417	8 167	33 678	8 333	36 901
Österreich-Ungarn	300	2 210	46	400	350	2 539
Italien	110	865	180	1 517	272	1 547
Frankreich	85	887	82	931	68	1 024

Vorstehende Ziffern stellen die Einfuhr von Woll- und Baumwollhandschuhen, Fausthandschuhen, gefütterten Handschuhen, ledernen und allen anderen Handschuhen dar. Der Lederhandschuhimport, der zum größten Teil aus England, Frankreich und Belgien erfolgt, dürfte sich auf nicht mehr als 10000 Franken stellen, da solche Handschuhe nur von Fremden und hohen Beamten bei feierlichen Gelegenheiten getragen werden.

In Herrenhandschuhen sind die gangbarsten Sorten die braunen und grauen mit 2 Knöpfen (weniger die schwarzen und weissen mit 2 Knöpfen), von Damenhandschuhen werden dagegen am meisten dunkle und weisse mit vier Knöpfen sowie Soireehandschuhe verlangt. Die weissen Damenhandschuhe werden wegen ihrer grösseren Widerstandsfähigkeit gegen Feuchtigkeit den bunten vorgezogen. Kinderhandschuhe finden keinen Absatz. In Japan werden keine Lederhandschuhe hergestellt.

Im Detailhandel kostet ein Paar Herrenhandschuhe mit zwei Knöpfen 2 Yen, ein Paar Damenhandschuhe mit vier Knöpfen $2^1/_4$ bis $2^3/_4$ Yen. Der Einkaufspreis in Europa dürfte nicht viel mehr als die Hälfte jenes Preises betragen. Hier jedoch kommen noch die Verpackungskosten, die Fracht, die Versicherung, der Zoll, der Gewinn der Detaillisten und der Verlust infolge von Feuchtigkeit, die in Japan sehr groß ist, hinzu. Die übliche Verpackung ist die folgende: Jedes Paar wird in dünnes Papier eingeschlagen, je drei Paare werden in Flanell eingewickelt und die ganze Sendung in Kisten aus Zinkblech gelegt, die sodann verlötet werden. Von Detaillisten für Handschuhe in Yokohama sind folgende drei Firmen zu nennen: Lane, Crawford & Co. (englisches Haus); Launay & Co. (französisches Haus); Omiya (japanisches Haus).

Chinesische Medizinalpflanzen als Ausfuhrartikel.

Das Kaiserliche Konsulat in Ichang hat im Anschluß an die frühere Sammlung*) weitere 48 Proben chinesischer Medizinalpflanzen und Drogen eingereicht, deren Herkunftsort größtenteils die Provinz Szechuan ist. Die Mehrzahl der Proben besteht aus Bruchstücken der Erzeugnisse, in deren ursprünglicher Gestalt, wie sie vom Produktionsplatze nach dem Markte, also insbesondere Hankau, gebracht werden, ein Teil der Artikel hat sich dagegen nur in dem bereits für den Einzelverkauf zubereiteten, zerkleinerten Zustande beschaffen lassen.

Die beste, sich durch eine Beschreibung der aufgeführten Drogen und Angabe ihrer Produktionsorte auszeichnende Zusammenstellung über diese künftig wohl auch für die Ausfuhr nach dem Auslande allmählich an Bedeutung gewinnenden Erzeugnisse ist die „List of Medicines exported from Hankow and the other Yangtse Ports".

Diese von dem Seezollbeamten R. Braun verfaßte Liste, die von der chinesischen Seezollverwaltung seinerzeit veröffentlicht worden ist, ist bei der Buchhandlung von Kelly & Walsh in Schanghai für 0,75 $ käuflich. Sie ist vor etwa 15 Jahren aufgestellt worden, es ist daher begreiflich, wenn die darin enthaltenen Wertangaben für Hankou heute nicht durchweg Geltung beanspruchen können.

Mit der Sammlung ist eine Liste der eingereichten Proben eingegangen, in welcher den einzelnen Preisziffern einige neuere Angaben zugrunde gelegt sind, die mit den von der Seezollverwaltung für die Zollberechnung jetzt maßgebenden Werthöhen der Ware übereinstimmen. Eine wirklich zuverlässige Angabe der Preise hat sich schon deshalb nicht machen lassen, weil die Preise nicht unerheblichen Schwankungen unterworfen sind. Es wird sich im allgemeinen empfehlen, den durchschnittlichen Marktpreis für Hankau um etwas höher anzunehmen, als er in der Liste angegeben ist. Soweit möglich, sind, nach denselben Grundsätzen, auch Wertangaben für Chungking, dem wichtigsten Ausfuhrhafen Szechuans für diese Waren, in die Liste aufgenommen worden.

Die Kollektion wird Interessenten zum Studium zur Verfügung gestellt und kann innerhalb der nächsten vier Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin, Wilhelmstraße 74, Zimmer 174, besichtigt werden.

*) Vgl. No. 50 der „Nachrichten" vom 28. Mai 1904.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen-Berlin SW. 11

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, April. | No. 7. | IV. Jahrgang.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Die Deutsch-Asiatische Gesellschaft hatte unterm 18. April 1904 die in Nr. 8 dieser Zeitschrift angeführte Eingabe an den Herrn Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten gerichtet. Auf diese Eingabe ist unterm 20. Februar d. J. nachstehende Antwort ergangen:

Der Minister
der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten.
U. 4. a. Nr. 7044. U I K.

Berlin W. 64, den 20. Februar 05.

An den Vorstand der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft, hier.

Auf die gefällige Zuschrift vom 18. April v. J. — J.-Nr. 4831 — erwidere ich nach Anhörung der Generalverwaltung der hiesigen Königlichen Museen und nach eingehender Prüfung ergebenst, wie ich dem Vorstande darin durchaus beitrete, daß das allgemeine Interesse an der asiatischen Kultur in neuerer Zeit in hohem Grade gewachsen ist und daß die Staatsinstitute dieser Entwickelung auch ihrerseits Rechnung zu tragen haben.

Tatsächlich sind bei dem hiesigen Museum für Völkerkunde, auf welches Ihre Eingabe besonders Bezug nimmt, in den letzten Jahren die neuen Erwerbungen in weit höherem Maße als früher den asiatischen Sammlungen zugute gekommen, auch sind im Juli v. J. innerhalb der asiatischen Abteilung des Museums die chinesisch-japanischen Sammlungen der abgesonderten Verwaltung eines Beamten unterstellt worden.

Um eine günstige Ausgestaltung des Museums zu ermöglichen, ist es vor allem erforderlich, der in demselben bestehenden Raumnot ein Ende zu machen; deshalb ist in den Entwurf des Staatshaushaltsetats für 1905 ein angemessener Betrag zur Vorbereitung eines Erweiterungsbaues für das genannte Museum eingestellt worden. Sobald durch die Ausführung des Erweiterungsbaues die Möglichkeit einer befriedigenden Aufstellung auch der ostasiatischen Sammlungen gegeben ist, wird die weitere Entwickelung dieser Abteilung noch mehr als bisher gefördert werden können.

gez. Studt.

Wir bringen den vorstehenden Bescheid hierdurch zur Kenntnis der Mitgliedschaft.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Frhr. v. d. Goltz
kommand. General d. I. Armeekorps
General d. Infanterie
Präsident.

Dr. jr. Seidenspinner
Wirklicher Geheimer Kriegsrat
Vizepräsident.

Dr. Vosberg-Rekow
Direktor d. Centralstelle
für Vorbereitung von Handelsverträgen
Schriftführer.

Dampfschiff-Verbindungen nach dem Orient und die Bagdadbahn.

Von Oberst A. Janke.

I.

Die deutsche Levante-Linie in Hamburg hat soeben ihr Handbuch für 1905 herausgegeben und stellt dasselbe kostenlos jedem Interessenten zur Verfügung. Aus ihm geht hervor, wie sie durch 30 Dampfer den Verkehr mit dem Orient vermittelt. Für den Personenverkehr sind die 3 Expreßdampfer „Pera", „Stambul", „Therapia" bestimmt, und können denjenigen, welche den Orient besuchen wollen, als billigste und bequemste Reisegelegenheit besonders empfohlen werden. Namentlich die „Therapia" zeichnet sich durch ihre schöne innere Einrichtung aus, von der als sehr angenehm hervorzuheben ist, daß die Betten der Doppelkabinen nicht über-, sondern nebeneinander angebracht sind. Es sei hier kurz der Verlauf einer solchen Reise, die von Hamburg gewöhnlich abends beginnt, skizziert.

Am Mittag des ersten Reisetages wird Borkum-Riff, Borkum-Feuerschiff und Terschelling passiert. Abends erblickt man die Leuchtfeuer der holländischen Küste. Am zweiten Tage erscheint die englische Küste mit Margate

und der Themsemündung. Man fährt nahe am Feuerschiff East London, an Dover, Folkestone, Hastings, Beachy Head vorbei. Durch den Pas de Calais tritt man in den Englischen Kanal ein. Am dritten Tage wird zum letzten Male vor dem Eintritt in den Atlantischen Ozean Land gesichtet, es erscheint im Westen die Insel Ouessant. An den Steilufern dieses am weitesten nach Westen vorgeschobenen Punktes von Frankreich herrscht gewöhnlich eine starke Brandung. Wiederholt haben sich hier die englisch-französischen Seekräfte gemessen. Die Seeschlacht vom 27. Juni 1778 endete zum Vorteil der Franzosen, diejenige am 1. Juni 1794 zum Vorteil der Engländer.

Am vierten Tage wird der Meerbusen von Biscaya gekreuzt. Demjenigen, der seefest ist, bietet sich keine schönere Erquickung für Geist und Körper als eine mehrwöchentliche Seereise, auf der man, losgelöst von allen Sorgen und Arbeiten der Heimat, sich nur der Ruhe und dem Genießen der Reize des Meeres hingibt. Aber auch von der Seekrankheit erholen sich die meisten, sobald der Sturm sich legt, der hier zuweilen weht.

Am fünften Tage nähert man sich der spanisch-portugiesischen Küste, welche jetzt fast ständig in Sicht bleibt. Steil bis zu 600 m ansteigend erhebt sich Kap Finisterre, das promontorium nerium der Alten, wo wiederum zweimal am 3. Mai 1747 und am 22. Juli 1805 die englischen und französischen Flotten zusammenstießen. In der ersten Seeschlacht siegten die Engländer unter Anson über die Franzosen unter La Jonquière. Die andere Seeschlacht, auch nach Corunna benannt, blieb unentschieden. Bei Vigo wurde am 23. Oktober 1702 die spanische Silberflotte und die sie begleitende französische Flotte von den Engländern und Holländern unter Rooke vernichtet. Obwohl der französische Admiral seine Schiffe opferte, um den spanischen Gallionen Zeit zu geben, ihre Schätze einzuladen, gelang dies doch nur zur Hälfte. 50 Millionen Mark Silber sanken mit den brennenden Schiffen in die Tiefe. Zur Hebung sind verschiedene Versuche gemacht worden, aber bisher ohne Erfolg geblieben.

Am sechsten Tage erwacht man in dem einzig schönen Hafen von Lissabon und erhält Gelegenheit, die portugiesische Hauptstadt und ihre Umgegend, namentlich Cintra mit seinen Schlössern und Kameliengärten zu besuchen.

Am siebenten Tage wird um die Südwestspitze Europas, Kap. S. Vicente, gesteuert; auf der 80 m hohen, in den Atlantischen Ozean hineinragenden Felszunge des promontorium sacrum steht heute ein verfallenes Franziskanerkloster und ein Leuchtturm. Der nahe Ort Sagres ruft die Erinnerung an Prinz Heinrich den Seefahrer wach, der von hier aus seinem Vaterlande die Wege über das Meer wies und so den Grund legte zur großartigen Entwicklung Portugals. Am 30. September 1681 lauerte ein aus fünf Fregatten bestehendes Geschwader des Kurfürsten von Brandenburg unter Kapitän Alder der spanischen Silberflotte auf. Zwar entging ihm dieselbe, aber dennoch begründete seine Tapferkeit in zweistündigem Kampf gegen die aus 12 Kriegsschiffen bestehende spanische Flotte den Ruhm des brandenburgischen Adlers auch auf dem Meere. Am 16. Januar 1780 siegte die englische Flotte unter Rodney über die spanische unter Langara, ebenso am 14. Februar 1797 unter Jervis über die letztere unter Cordova. Der Commodore Nelson zeichnete sich bereits in dieser Seeschlacht aus. Am 5. Juli 1833 schlug der in Diensten Marias stehende Admiral Napier die Flotte Don Miguels. Trafalgar, wo Nelson am 21. Oktober 1805 seinen schönsten und letzten Sieg erfocht, kommt nicht in Sicht.

Abends erscheint die marokkanische Küste mit dem Leuchtturm von Kap Spartel. Links erblickt man den südlichsten Punkt von Europa, die Punta Marroqui bei Tarifa. In der Nacht wird Gibraltar passiert. Alle bleiben an Deck, um den imposanten Felsen Tariks zu bewundern.

Am achten Tage geht die Fahrt längs der nahen spanischen Küste, hinter welcher die schneebedeckte Sierra Nevada einen großartigen Anblick gewährt. Gegen Mittag kann man Kap Tres Forcas an der afrikanischen Küste unterscheiden, wo die junge preußische Flotte unter dem Prinzen Adalbert am 7. August 1856 ihr erstes Gefecht gegen die Rifpiraten zu bestehen hatte. Südöstlich davon liegt das spanische Presidio Melilla, welches noch im Jahre 1893 einem Angriff durch dieselben Piraten ausgesetzt war.

Am neunten Tage mittags wird in den Hafen von Algier eingelaufen, dessen Panorama alle entzückt. Auch der folgende Vormittag kann zum Besuch am Lande benutzt werden. Am Nachmittage wird Algier verlassen. Am elften Tage gelangt man in die Bucht von Tunis. Eine Dampfschaluppe bringt die Passagiere von Goletta durch den neuen Kanal nach der Hauptstadt, welche dank der französischen Oberherrschaft namentlich in den Vorstädten einen mehr europäischen Charakter angenommen hat. Im Inneren aber ist sie orientalisch genug geblieben, um einen Besuch zu lohnen. Am Nachmittage werden die Ruinen von Karthago und ihre Umgebung besucht. Der malerisch gelegene Ort Sidi-bu-Said war früher den Nichtgläubigen streng verboten. Jetzt kann man sich stundenlang und ungestört der herrlichen Aussicht von dem weit vorspringenden Vorgebirge, welches einen Leuchtturm trägt, auf das blaue Meer und auf die Ruinenstätte des alten Karthago erfreuen. Es gibt wohl keinen Ort, der so wie dieser in Erinnerung an die einstige Größe der Rivalin Roms zum Träumen einladet.

Am zwölften Tage erreicht das Schiff Malta. Die hochgelegenen Stadtteile von Valetta und Floriana auf der einen, von Senglea und Vittoriosa auf der andern Seite schließen in Verbindung mit einem großen Teil der englischen Mittelmeerflotte ein Hafenbild ein, wie es großartiger nicht gedacht werden kann.

Am 13. Tage ist kein Land zu sehen. Abends bereitete uns das wohlgelungene Fest einer „Griechischen Nacht" würdig auf den Besuch von Griechenland vor, dessen Boden am folgenden Tage zu einem allerdings nur kurzen Besuche betreten werden kann. Denn am 15. Tage verläßt das Schiff bereits den Hafen des Piräus und gelangt am folgenden Mittag nach Smyrna, dessen eleganter Kai, saubere Straßen und schöne Umgebung einen wohltuenden Eindruck machen. Smyrna ist das „Auge Kleinasiens" und der bedeutendste Exporthafen des türkischen Reichs. Ausschlaggebend hierfür ist das hier stark vertretene griechische Element. Nachdem das Innere der Stadt und die schöne Umgegend besucht ist, wird abends die Fahrt fortgesetzt. Bei Tenedos vorbei und längs der Ebene von Troja, durch die Dardanellen und das Marmarameer wird am 18. Tage Konstantinopel erreicht, von dem aus nach längerem Besuch die Rückreise entweder direkt zu Lande oder über Constanza oder Odessa angetreten werden kann. Die Dampfer der Deutschen Levante-Linie fahren bereits am fol-

genden Tage von Konstantinopel nach Odessa, welches am 21. Tage erreicht wird. Von dort aus kehren sie nach mehrtägigem Aufenthalt auf dem gleichen Seewege in 21 bis 22 Tagen nach Hamburg zurück. Für die Rückfahrt wird eine Ermäßigung von 10 % auf die an sich schon verhältnismäßig niedrigen Fahrpreise gewährt. Näheres ergibt das bereits erwähnte Handbuch der Deutschen Levante-Linie und das Heft Exkursionsreisen 1905.

Das Münzwesen in Japan.

Von Bruno Simmersbach – Berlin.

Der Ursprung des japanischen Münzwesens*) führt zurück auf das Jahr 1601, wo zum ersten Male die Prägung von Gold- und Silbermünzen beschlossen wurde. Das damals eingeführte System blieb während eines Zeitraums von mehr als 260 Jahren in Kraft bis zu der sogenannten Restauration (1868) der obersten Macht durch die Tokugawa. Während dieser langen Periode befanden sich die Finanzen Japans jedoch keineswegs in einem stets geordneten Zustande, sondern es stellten sich häufig recht kritische Situationen ein, bei Gelegenheit deren dann stets eine Umprägung der Landesmünze vorgenommen wurde. Diese stets wechselnden Maßnahmen führten zu einer nicht unerheblichen Schwächung des Geldmarktes und bedingten schließlich eine völlige Unordnung des gesamten Münzwesens. Nach der Revolution von 1868 beschloß die neue Regierung wieder geordnete Zustände im Münzwesen Japans zu schaffen und ließ ein Gesetz ausarbeiten, welches die Einführung eines neuen Münzsystems zum Gegenstande hatte. Dieses Gesetz, auf der Basis der Goldwährung aufgebaut, wurde im Jahre 1871 veröffentlicht. Nach den amtlichen Bekanntmachungen des japanischen Finanzministeriums befanden sich damals innerhalb Japans im Umlauf:

	Metallgeld:		
1871.	Goldmünzen	2666639,—	Yen
	Silbermünzen	2740245,—	„
	Silberscheidemünzen	1409331,—	„
	Kupferscheidemünzen	5624603,—	„
	Insgesamt:	12440818,—	Yen

Hierzu kamen an Papiergeld 60272000 Yen, so daß sich also der Betrag des im Umlauf befindlichen Metall- und Papiergeldes insgesamt auf 72712818 Yen bezifferte. Dadurch, daß Japan die Einführung der Goldwährung vorzunehmen beschlossen hatte, befand es sich plötzlich in einer völlig isolierten Lage unter all den Silberwährungsländern des äußersten Ostens, eine Schwierigkeit, die durch einen zweiten Umstand noch erheblich gesteigert wurde. Als nämlich die neu konstituierte Regierung vor etwa 30 Jahren die Reorganisation der Landeswährung ins Auge faßte und die Gründung einer Münze in Osaka beschloß, stand sie der Tatsache gegenüber, daß allgemein im ganzen Lande, wie auch überhaupt in Ostasien, der mexikanische Dollar sich in Umlauf befand. Obwohl man nun wünschte, eine strikte Goldwährung zur Einführung zu bringen, so hielt die japanische Regierung es zunächst doch für notwendig, mit der allgemeinen Vorliebe für den mexikanischen Dollar zu rechnen, doch hoffte man der Nachfrage nach demselben durch die Ausgabe einer Geldsorte mit lokaler Prägung entgegentreten zu können. Es wurde daher am 10. Mai 1871 die Prägung einer Silbermünze beschlossen, die heute allgemein als Yen bekannt geworden ist und an Aussehen und Gehalt genau dem mexikanischen Silberdollar entspricht. Man gab diesem Yen gesetzliche Basis, besonders bei Zahlungen in den Vertragshäfen, wodurch man dem mexikanischen Silberdollar zugleich Konkurrenz zu machen hoffte. Obwohl dieser Silberyen ursprünglich nur für den auswärtigen Handel Japans bestimmt gedacht war, mußte man ihn gezwungenermaßen jedoch auch im Landesinnern in Zirkulation setzen, und so geschah es, daß Japan an Stelle der gesetzlich beschlossenen Goldwährung in Wirklichkeit Doppelwährung besaß. Später geschah es sogar, infolge der Ausgabe neuer Banknoten, welche das alte, zum Teil entwertete Papiergeld ersetzen sollten, daß Japan in der Tat eine reine Silberwährung besaß. In den nun folgenden Jahren führte Japan einen ständigen Kampf auf den Märkten Ostasiens mit dem mexikanischen Silberdollar, der auch in Japan selbst nicht zu weichen schien. Man hatte hier nämlich die Beobachtung gemacht, daß die Japaner den mexikanischen Dollar ihrem eigenen neugeprägten Silberyen vorzogen, und man schrieb diese Erscheinung dem Umstande zu, daß der Yen, genau so wie der englische Hongkongdollar von 1866, etwa 3 grains weniger an Silbergehalt besaß als der mexikanische Dollar. Infolgedessen erhöhten die Japaner im Februar 1875 das Gewicht ihres Yen von 416 auf 420 grains, jedoch mißlang dieses Experiment völlig, da es den mexikanischen Dollar nun erst recht nach Japan hineinzog, wo er gegen die vollwichtigeren neuen japanischen Prägungen umgewechselt wurde, die dann ins Ausland abflossen, wo sie zumeist eingeschmolzen und umgeprägt wurden. Im Jahre 1878 kehrte man daher wieder zur Prägung des leichteren alten Silberyen zurück, der nun, als der Silberpreis stetig sank, nicht allein in Japan, sondern auch auf allen größeren Marktplätzen Ostasiens ein ernstlicher Rivale des mexikanischen Dollars wurde. Zwischen 1871 und 1897 wurden mehr als 165 Millionen desselben geprägt und hiervon mehr als 110 Millionen Yen in das Ausland abgeführt. Die Menge des in Japan selbst in Umlauf befindlichen Silbergeldes — ohne die Silberscheidemünzen — hatte seit dem Jahre 1873 in rapider Weise zugenommen, während der Bestand an Goldmünzen stetig abnahm. Die einzelnen Mengen betrugen in den Jahren

	Gold-Yen	Silber-Yen
1873	43551184,—	3663334,—
1883	12655270,—	17195954,—
1893	12236519,—	52124353,—

Gerade nun, als der japanische Yen überall im fernen Osten erfolgreichen Einzug hielt, schloß Japan seine Münze in Osaka, um gegen die Zirkulation des mexikanischen

*) Vgl.: Annuaire financier et économique du Japon, No. III; herausgegeben vom japanischen Finanzministerium, Tokyo 1903, 172 Seiten, und No. IV, Tokyo 1904. Einige Daten stammen aus „Japans Finanzen im Jahre 1902“ im „Berichte über Handel und Industrie“ 1903, Heft 7, Seite 563—581.

Dollars in seinen eigenen Landesgebieten vorzugehen. Zudem sah sich die Regierung auch veranlaßt, gegen das Papiergeldunwesen, welches im Lande herrschte, einzuschreiten. Das Papiergeld wurde seinerzeit eingeführt, um die durch die Bürgerkriege 1868 verursachten Ausgaben zu decken; es wurde besonders in den 70er Jahren ausgegeben und erreichte sehr bald eine recht beträchtliche Höhe. Um nun den auswärtigen Kredit Japans zu heben, wurden die Nationalbanken ins Leben gerufen, welche im Prinzip den amerikanischen Nationalbanken nachgebildet waren. Diese Banken sollten das staatliche Papiergeld einziehen und durch Ausgabe eigener Noten, die in Metall einlösbar sein sollten, hier Ordnung schaffen. Durch Gesetz vom November 1872 wurden die Bedingungen, unter welchen derartige Banken errichtet werden konnten, bekannt gegeben. Der Zweck, welchen die Regierung hierbei verfolgte, war der, das staatliche Papiergeld in Rententitel umzuwandeln, welche die so konstituierten Banken bei der Regierung in Höhe von 60 % ihres nominellen Kapitals deponieren sollten, als Garantie für die von ihnen in Zirkulation gesetzten Noten. Bei einer Kapitalreserve von weiteren 40 % in Metall konnte somit jede Nationalbank das anderthalbfache ihres Kapitals an Noten ausgeben. Dieses Gesetz führte jedoch sehr bald Unzuträglichkeiten und Entwertung der Noten herbei, da die Banknoten zwar gedeckt waren, aber nicht einlösbar. Ein neues Gesetz vom August 1876 ermutigte zur Gründung derartiger Banken noch weiter und erreichte dadurch das gerade Gegenteil von dem, was beabsichtigt war, so daß die Entwertung von Papiergeld und Banknoten immer weitere Kreise zog. Als im Jahre 1878 diese Entwertung ihren Höhepunkt erreicht hatte, beschloß man regierungsseitig eine radikale Reform dieser Bankinstitute. Zunächst gründete man zu diesem Zwecke die Bank von Japan im Juni 1882 mit einem Kapital von 10000000 Yen, welches später zweimal erhöht wurde und seit 1895 aus 30000000 volleingezahlten Yen besteht. Diese Bank erhielt das Recht, zwecks Einziehung der alten, neue Banknoten auszugeben, und gleichzeitig wurde den Nationalbanken die Befugnis der Notenausgabe auf 20 Jahre herabgesetzt mit der Bedingung, daß am Schlusse dieses Termins alle von ihnen ausgegebenen Banknoten wieder eingezogen sein müßten. Der Gegenwert der von der Bank von Japan ausgegebenen Noten bestand in Gold- und Silbermünzen und -Barren, und die Bank war berechtigt, bis zu 120000000 Yen Noten auszugeben, wofür der japanische Staat die Garantie übernahm.

Indessen ließ die japanische Regierung den Gedanken einer Einführung der Goldwährung nicht aus den Augen, wozu sie noch um so mehr angehalten wurde, als die Schwankungen im Silberpreise schon seit langem Japans Handel mit Europa und Amerika höchst ungünstig beeinflußten. Ein zum Zwecke des Studiums der Währungsfrage eingesetztes Komitee betonte die unbedingte Notwendigkeit der Einführung der Goldwährung, doch war die Durchführung dieser Idee lange Zeit unmöglich, da es Japan an dem erforderlichen Goldbestande mangelte und auch eine genügend starke Goldreserve erforderlich war. Nach dem japanisch-chinesischen Kriege von 1894/95 machte jedoch der Erhalt der Entschädigungssumme von China in Höhe von 34793000 Taëls, oder nach dem im Pekinger Protokoll angenommenen Kurse von 48954000 Yen, die Verwirklichung dieses langgehegten Planes zur Möglichkeit. Im März 1897 wurde ein Gesetz vorgelegt, welches definitiv die Goldwährung in Japan einführte und die neugeprägte Goldmünze — den Goldyen — als Münzeinheit erklärte; gleichzeitig wurde die fernere Prägung von Silber auf die Scheidemünzen eingeschränkt. Die Prägung des Silberyens, welcher so schnell auf dem ostasiatischen Markte sich Eingang verschafft hatte, war somit vorbei. Diejenigen Beträge dieser Münze, welche im Lande verblieben waren — insgesamt etwa 31 Millionen — wurden durch Gold abgelöst und entweder zu Scheidemünze umgeprägt, oder aber in Hongkong, Schanghai etc. verkauft. Seit Juli 1898 wird der Silberyen nicht mehr an den japanischen Staatskassen in Zahlung genommen. Durch Gesetz vom März 1896 waren bereits die Noten der Nationalbanken außer Kurs gesetzt worden, ein gleiches geschah im Juli 1898 bezüglich des staatlichen Papiergeldes. Doch wurde bestimmt, daß die Noten und das Papiergeld noch innerhalb von fünf Jahren, vom Tage der Außerkurssetzung an gerechnet, bei der Bank von Japan eingelöst werden könnten. Nach dem amtlichen Ausweis des japanischen Finanzministeriums befanden sich zu Anfang des Jahres 1902 noch 1551792 Yen staatliches Papiergeld und 431576 Banknoten im Umlauf. Auch diese werden wohl sehr bald aus dem Verkehr verschwunden sein.

Infolge dieser verschiedenen gesetzlichen Maßnahmen hat das japanische Münzwesen der Neuzeit eine gänzlich veränderte Zusammensetzung erfahren. Die nachstehende Tabelle gibt die Beträge der einzelnen Sorten an, welche in Japan jeweils am Ende des betreffenden Jahres sich noch im Umlauf befanden (in Yen):

Jahr	Goldmünzen	Silbermünzen	Silberscheidemünzen	Nickelscheidemünzen	Kupferscheidemünzen	Total an Metallgeld	Staatliches Papiergeld	Noten der Nationalbanken	Noten der Bank von Japan (einlösbar in Metall)	Total an Papiergeld	Gesamtsumme in Umlauf
1871	2666639	2740245	1409331	—	5624603	12440818	60272000	—	—	60272000	72712818
1875	32316939	4478033	9610291	—	6933898	53339161	99071870	1420000	—	100491870	153831031
1880	14929448	9442914	9589113	—	10665859	44627334	124940486	34426351	—	159366837	203994171
1885	12555240	22113577	9252885	—	14755568	58977270	88345096	30155389	3956161	122456646	178122455
1890	16271829	27361663	12192756	3403642	11460782	70690672	33272715	25810720	10293166	162015201	205408438
1895	12254526	47192176	20751998	5884349	9606017	95689066	11129224	20796786	180336815	212262825	282000811
1896	12811389	50977504	23228777	6142168	9378933	102538771	9376172	16497889	198313896	224187957	300373686
1897	79899898	31048987	29395940	6743179	9350784	156438788	7451098	5024729	226229058	238704885	330470142
1898	83648655	—	45814139	7653150	9339035	146454979	5411726	1866563	197399901	204678190	285619698
1899	93360986	—	54610031	8187127	9316941	165475085	4125783	981608	250562040	255669461	336827873
1900	52930394	—	57118376	8304213	9141883	127494866	1767814	483933	228570032	230821779	318030388
1901	59342303	—	58298490	8662763	9095475	135399031	1609772	449320	214096766	216155858	306706977
1902	89247908	—	59177329	8782507	9139390	166347134	1551792	431576	232094377	234078745	326572380
1903	101780399	—	59959990	8780074	9038968	179559431	—	—	232920563	232920563	331152427

Die Bank von Japan, welche heute das alleinige Emissionsrecht von Banknoten besitzt, hat zur Deckung des von ihr ausgegebenen Papiergeldes gesetzliche Reserven vorgesehen, die nach den offiziellen Angaben des Finanzministers folgende Höhe in den letzten Jahren aufweisen (in Yen):

am Ende des Jahres	Gold in Münzen od. Barren	Silber in Münzen od. Barren	Gesamtreserven in Metall	Reservegarantie in Wertpapieren	Gesamtsumme	Reserve in	
						bar %	Wertpapieren %
1899	103142169	7000000	110142169	140419871	250562040	43,96	56,04
1900	65349129	2000000	67349129	161220903	228570032	29,47	70,33
1901	68858371	2500000	71358371	142738395	214096766	33,33	66,67
1902	108118817	1000000	109118817	122975560	232094377	47,01	52,99
1903	116962181	—	116962184	115958379	232920563	50,22	49,78

Denkschrift,

betreffend die Entwicklung des Kiautschou-Gebietes in der Zeit vom Oktober 1903 bis Oktober 1904.

Von Oberstleutnant von Mülmann.

„Station Tientsin, umsteigen nach Tsingtau!" Das war ein Scherzwort der Ostasiaten während der Expedition von 1900/01, und doch wie nahe sind wir — abgesehen von der augenblicklichen Störung auf der transsibirischen Bahn — schon dem Ziele, daß wir ganz ohne Gefahr, ohne Stürme und Seekrankheit auf dem Schienenwege ins Seebad an der ostasiatischen Küste, nach Tsingtau gelangen können.

Die neueste Denkschrift über das Kiautschougebiet, welche dem Reichstage als Unterlage für seine Etatsberatungen gedient hat, zeigt uns deutlich, welchen Schritt wir wieder vorwärts gemacht haben, gerade in der Ausgestaltung der Verkehrswege über Land von Tsingtau aus, und das im engsten Zusammenhange mit dem Ausbau des Hafens und des bequemen Anschlusses des Seeverkehrs an die Eisenbahn. In diesen beiden Richtungen erkennt ja auch die Denkschrift die Vorbedingungen für ein Aufblühen des jungen Platzes: „Förderung der Schiffahrt durch moderne und groß angelegte Hafeneinrichtungen und Aufschließung des ausgedehnten Hinterlandes, insbesondere seiner wirtschaftlich wichtigen Plätze durch die Eisenbahn". Unter den wichtigen Plätzen will die Denkschrift nicht nur die bekannten Kohlenlager verstanden haben — es liegt übrigens auch ein bedeutendes Eisenerzlager an der Hauptlinie bei Tschinglingtschen — nein, sie steckt ihre Ziele weit über diese hinaus. Die Anfänge sind auch schon im Verkehr auf der Eisenbahn hin und her gemacht worden. Wie Reis aus dem Süden, statt den Kaiserkanal nordwärts zu benutzen, über Tsingtau nach Schantung eingeführt wurde, so hat umgekehrt die Eisenbahn Frachten aus dem Innern Schantungs für die Häfen an der Ost- und Südküste der Provinz übernommen. Die Zeit wird kommen, in der auch mein Tsingtauer Kantinenpächter während der ostasiatischen Expedition recht behält, der schon damals in Paotingfu kaufmännische Verbindungen anknüpfte, besonders zur Einfuhr von Petroleum über Tsingtau ins weitere Hinterland. Denn auch darüber belehrt uns die Denkschrift in einer beigefügten Karte, daß der weitere Eisenbahnanschluß von Tsinanfu nordwärts nach Tientsin und in südlicher Richtung zum Yangtse gesucht wird. Dieses Projekt ist inzwischen gesichert.

Das bei weitem größte Interesse erweckt aber die große Karte der Hafenbauten von Tsingtau, auf der deutlich, in Farben unterschieden, zu erkennen ist, was bereits fertiggestellt und was der nächsten Zukunft vorbehalten ist.

Das Fertige genügt, um uns einen Beweis von der rastlosen Tätigkeit, der Voraussicht und Umsicht des Gouverneurs zu geben. In Anerkennung des Geleisteten fand denn auch der Etat für das Kiautschougebiet die fast ungeteilte Zustimmung der Budgetkommission des Reichstages. Man kann an der freundlichen Aufnahme, die sowohl der Etat, wie der Gouverneur von Kiautschou — Kontreadmiral Truppel vertrat seine Sache persönlich — im Reichstage fand, bemessen, wie höchst erfreulich die Entwicklung der Verhältnisse in Tsingtau sich gestaltet hat und auch im deutschen Volke anerkannt wird.

Der Gouverneur Truppel hatte die Entwicklung der Dinge in Ostasien vorausgesehen und seine Vorkehrungen danach getroffen. Der Ausbruch des Krieges fand Tsingtau vorbereitet, d. h. in der Lage, den nach den Häfen der kriegführenden Staaten bestimmten Schiffsladungen einstweilige neutrale Unterkunft gewähren zu können. Die erste Mole war fertiggestellt; es konnten gleichzeitig zwei große und zwei kleinere Schiffe an der Mole geladen und gelöscht werden, während zwei große Kreuzer sie als Liegeplatz für eine Reparaturperiode benutzten.

Die Denkschrift betont das nur mit wenigen Worten als einfache Tatsache, aber wir wissen, welche Tatkraft dazu gehörte, noch vor dem Termin zu einem solchen Ergebnis unter den schwierigen Verhältnissen zu gelangen.

Schon daß die Eisenbahn, wie bekannt, genau unter Einhaltung der konzessionsmäßigen Frist vollendet worden ist — am 1. Juni 1904 — war unter Berücksichtigung der nicht unerheblichen Störungen eine hervorragende Leistung deutscher Industrie. Die Denkschrift nennt sie „bemerkenswert nicht allein in technischer Hinsicht, sondern auch in bezug auf die damit bewiesene wirtschaftliche Initiative des vertretenen Privatkapitals, das hier ohne jede staatliche Beihilfe ein weitausblickendes Werk begonnen und durchgeführt hat".

Verfolgt man die weiteren Berichte der Denkschrift über die in jeder Hinsicht gemachten Fortschritte in wirtschaftlicher Richtung, wie auf dem Gebiete des Bauwesens, der Hygiene, der Wohlfahrtseinrichtungen, der kulturellen Entwicklung usw., so kann man mit den Worten der Denkschrift nur hoffen, daß auch der deutsche Kaufmann und Gewerbetreibende in Zukunft mit Umsicht, aber auch mit Wagemut sich der neuen Erwerbsgelegenheiten bedient, die ihm in der Kolonie Tsingtau, ihrem Freihafen und ihrem

Hinterlande, erschlossen sind. Darauf wird es vor allem ankommen für die künftige Entwicklung! Das Reich hat seine Schuldigkeit getan, in Tsingtau freigebiger und mit viel freudigerer Zustimmung des deutschen Volkes als an anderen Stellen unseres überseeischen Besitzes. Das deutsche Kapital muß folgen, selbständig, nach dem Beispiel der Eisenbahngesellschaft, und nicht nach Staatsgarantien umschauen. Tsingtau ist Freihafen, aber die Deutschen sollten als die Tüchtigsten unter den Tüchtigen dort ihre Stellung behaupten, das kann und muß uns gelingen, doch es gehören Männer dazu!

Es sollten aber auch deutsche Kaufleute sich herablassen, von Tsingtau aus Kleinhandel in Schantung zu treiben, an den Eisenbahnstationen Kaufläden für den bei den Chinesen so beliebten kleinen Kram einzurichten. Der Augenblick ist günstig, um die durch den Krieg ins Hintertreffen gekommenen Japaner zu verdrängen, aber auch durch bessere Waren; denn die Chinesen sind geneigt, ihre Ansprüche zu steigern, zumal sie selbst durch die Eisenbahn kaufkräftiger geworden sind.

Diese volkswirtschaftliche Bedeutung der Bahn kennzeichnet die Denkschrift wie folgt: „Es läßt sich erwarten, daß durch die Eisenbahn und ihren Anschluß an den Hafen von Tsingtau nicht nur die Industrie von Schantung durch leichteren Absatz ihrer Erzeugnisse gehoben werden wird, sondern daß namentlich auch der Landwirtschaft der Provinz durch Erschließung von Märkten für das Obst, die Gemüse, das Öl, den Tabak und die Cerealien wesentlich aufgeholfen und hierdurch die Kaufkraft der Bevölkerung, damit aber zugleich ihre Fähigkeit und ihr Bedürfnis zur Aufnahme ausländischer Waren namhaft gestärkt werden wird."

Ein Vergleich Tsingtaus mit der gleichaltrigen Kolonie Dalny — natürlich das Dalny vor dem Kriege — fällt in jeder Beziehung, vor allem aber im Hinblick auf das Vertrauen der Chinesen, zugunsten Tsingtaus aus. Im russischen Dalny, für das die Regierung eine sehr offene Hand hatte, blieben wider Erwarten die Chinesen aus, und Dalny machte, vollendet, einen viel öderen Eindruck, wie während des Baues, nachdem dann auch noch die Regierungsbeamten, welche beim Aufbau beschäftigt waren, den freudlosen Ort verließen.

Umgekehrt in Tsingtau, wo der Zuzug der chinesischen Bevölkerung jede Erwartung übersteigt. Die in den Chinesendörfern, das sind mit breiten Straßen sauber gehaltene Ortschaften, ausgeteilten Bauplätze sind schnell vergriffen gewesen, und es muß neues Bauland geschaffen werden. Mit dem alten Chinesenplatz Obertsingtau hat man aufgeräumt und mehrere neue Niederlassungen geschaffen, von denen Tapatau in der Nähe des großen Hafens die bemerkenswerteste ist. Es ist hier nur die Rede von der seßhaften chinesischen Bevölkerung, die im Vertrauen auf die Entwicklung des Geschäfts in Tsingtau sich dort eine Heimat geschaffen hat. Daneben beherbergen die Dörfer in gesunden Wohnungen eine stetig wachsende Arbeiterbevölkerung, für die die Hafenbauten, Werftanlagen, Molen- und Speicherbauten, die Auffüllung des Geländes am Hafen, der Ausbau des Wegenetzes usw. noch auf Jahre hinaus lohnende Beschäftigung verspricht.

Von der eigentlichen Europäerstadt Tsingtau wollen wir gar nicht viel reden, es genügt ein Blick auf die der Denkschrift beigegebenen Panoramen, um zu erkennen, welchen Fortschritt die Entwicklung der Stadt gemacht hat. Schon erheben sich auch in bevorzugter Lage weithin sichtbar die Gerüste für den Bau des neuen Gouvernementsgebäudes mit dem Hintergrunde des Diederichssteines am bewaldeten Hang des mit dem Observatorium gekrönten Signalberges.

In der ganzen Anlage ist eine gewisse Ähnlichkeit mit Hongkong nicht zu leugnen, nur ist in Tsingtau mehr Platz zu Füßen der Berge, und das Stadtbild hat daher mehr Tiefe. Man wird in Tsingtau auch keine Wolkenkratzer bauen brauchen, wie am Kai in Hongkong, wo die Häuser dicht gedrängt stehen.

Ein Vergleich mit Hongkong mag an sich etwas kühn erscheinen, aber so etwas von dem Stolz der Hongkongleute darf uns dreist erfüllen, sagen doch diese selbst, die Deutschen scheinen aus Tsingtau die schönste Stadt Ostasiens machen zu wollen. Die Bedingungen sind dafür gegeben in dem herrlichen Strande und dem sich immer mehr in Grün tauchenden Hintergrunde des Lauschangebirges, wahrlich ein schönes Landschaftsbild!

Aber darum ist es uns weniger zu tun, wenngleich die Denkschrift auch die Verschönerung der Umgebung Tsingtaus nicht unerwähnt läßt, zumal die Anforstungen ja auch ein landwirtschaftliches Interesse beanspruchen können. In der Nachbarschaft des Genesungsheimes, das auch im Lauschan liegt, haben sich bereits drei Tsingtauer Einwohner kleine Privathäuser zum Sommeraufenthalt gebaut, und bequeme Fußwege erleichtern dem Spaziergänger den Besuch des Gebirges. Am Signalberg finden wir sogar Promenadenfahrwege, die schon unter dem Gesichtspunkte späterer Holzabfuhrwege angelegt sind. Es sind im Berichtsjahr aufgeforstet, beziehungsweise nachgebessert 106,85 ha, davon 47 ha Nadelholz, sonst Laubhölzer der verschiedensten Art.

Sehr erfreulich ist das Interesse, das die chinesischen Behörden an den Aufforstungsarbeiten nehmen. „Eine wiederholte Besichtigung der Anlagen durch den Gouverneur von Schantung, die Entsendung von Beamten zu demselben Zweck, und schließlich der Wunsch des Gouverneurs, die Tsinanfu umlagernden Höhenzüge nach deutschem Muster aufzuforsten, um so von dort aus den Gedanken der Aufforstung in China weiterzutragen, bestätigen, daß jenes Interesse eine greifbare Gestalt angenommen hat."

Um auf den Vergleich mit Hongkong zurückzukommen, so haben die Engländer uns dort ja gezeigt, daß man aus einem Felsenlande ein Paradies machen kann; sie hatten noch härtere Arbeit dort, wie wir in Tsingtau.

Aber den Schwerpunkt legen wir in Tsingtau gewiß nicht auf eine schöne Stadtanlage, einen Badestrand, oder dergleichen, wenn schon das alles für die Entwicklung des Platzes auch von Wert ist. Die Hauptsache bleiben, wie eingangs erwähnt, die Hafen- und Eisenbahnanlagen, und da verlohnt sich tatsächlich ein Vergleich mit Hongkong.

Der Hafen von Hongkong kann sich nicht im entferntesten mit dem gegen Wind und Wetter geschützten Hafen von Tsingtau messen, der auf den Raum von 1 qkm innerhalb einer großen Umfassungsmole ausgebaggert werden kann. Das ist alles auf dem Hafenplan erkenntlich; bis jetzt ist die 300 m breite Einfahrt und die Umgebung der Molen und Werftstätte beim Dock ausgebaggert. Die Einfahrt ist bequem, wie der Gouverneur sagt „zu bequem", so daß er sich nun auch die Mittel für eine Hafensperre durch den Reichstag hat bewilligen lassen.

Liegen unsere Schiffe hinter dieser in dem weiten geschützten Hafenbecken, so kann ihnen eine Überraschung,

wie sie die Russen bei Port Arthur erlebten, nicht widerfahren. Die Russen mußten eben wegen des engen Hafens und der noch engeren, flachen Einfahrt auf der Außenreede liegen.

Gouverneur Truppel will den Ausbau des Hafens nach Möglichkeit beschleunigen und wird deshalb alsbald wieder nach Tsingtau zurückkehren, erwartet er doch, wenn Rußland und Japan Frieden schließen, eine kommerzielle Hochkonjunktur für Tsingtau, die er benutzen will.

Es heißt aber auch auf der Hut sein, und das ist der Gouverneur Truppel, denn die Japaner sehen mit Neid auf das, was wir dort in Tsingtau schon geschaffen haben, und auf den wachsenden Einfluß, den wir durch dieses Eingangstor für Handel und Industrie in China gewinnen. Sie haben sich ja auch nicht entblödet, in ihrem Größenwahn auszusprechen: „Der Friede wird den Russen in Mukden diktiert und wird lauten: ‚Tsingtau ist an China zurückzugeben‘!"

So ungereimt diese Forderung in einem Friedensschluß mit Rußland klingt, so zeigt Japan darin doch sein wahres Gesicht uns gegenüber, die wir uns wahrlich unverdient auch in diesem Kriege wieder den Haß der gelben Freunde Englands zugezogen haben.

Sollte aber nicht gerade England mit ein Interesse an europäischem Besitz an der Ostküste Chinas haben? Es ist doch unser nächster Nachbar in Schantung! Und dann vergesse man Frankreich nicht, das mit seiner zweifelhaften Neutralität — Madagaskar und die russische Flotte! — Japan doch viel mehr herausgefordert hat.

Wo wird da die Unterstützung solcher Forderung Japans bleiben? Die Erfahrungen von Schimonoseki könnten füglich das jetzt doch recht geschwächte Japan auch nicht ermutigen, eine Forderung aufzustellen, die uns um den Besitz des so teuer erkauften, beziehungsweise ausgebauten Hafens brächten.

Es kommt hinzu, daß auch China bisher nur Vorteile aus unserm Besitz von Tsingtau gezogen hat, und so lange ein so guter Geschäftsmann, wie der Chinese, an dieser Überzeugung festzuhalten Ursache hat, sind wir Deutsche ihm in Tsingtau gute und willkommene Nachbarn.

Wie gut die Beziehungen zu den chinesischen Behörden zurzeit sind, dafür möge noch einmal die Denkschrift selbst sprechen: „Der Verkehr mit den chinesischen Behörden hielt sich in freundlichen Formen und gab Zeugnis von dem Vertrauen der Deutschen im Schutzgebiet und der günstigen Rückwirkung auf die Provinz Schantung.

„Auf Ersuchen des Provinzgouverneurs wurde für das neubegründete chinesische Krankenhaus in Tsinanfu ein deutscher Marinearzt zur Verfügung gestellt. Chinesische Polizisten wurden dem Polizeiamt in Tsingtau zur Ausbildung überwiesen, deutsche Forstbeamte zur fachmännischen Beurteilung chinesischer Projekte eingeladen." —

Es ließe sich noch vieles Erfreuliche aus der Denkschrift anführen, aber der Raum gestattet es nicht; nur eines zum Schluß: „Tsingtau selbst darf jetzt als durchaus gesund angesehen werden. Die dort vorkommenden ansteckenden Krankheiten werden nur von See oder aus dem Hinterlande eingeschleppt."

Es soll nun eine Quarantänestation, entsprechend dem gesteigerten Schiffsverkehr, eingerichtet werden, und am Lande sorgen Polikliniken und chinesische Krankenhäuser dafür, daß eingeschleppte Krankheiten sich nicht ausbreiten.

Es soll auch eine neue Wasserversorgungsanlage geschaffen werden, die das Wasser aus dem Litsunflusse entnimmt und imstande sein wird, auch den stark vergrößerten Wasseransprüchen der über alle Erwartungen schnell angewachsenen Einwohnerzahl des Schutzgebietes zu genügen.

Die Einnahmen — davon hört man doch auch gern reden — haben sich von 263 490 M. auf 436 767 M. im letzten Betriebsjahre gesteigert. Auch darin sehen wir ein Spiegelbild der Entwicklung des jungen Hafens, dessen Schiffsverkehr im letzten Berichtsjahr um 65 Schiffe zugenommen hat.

Zum letzten sei noch erwähnt, daß der Denkschrift außer den angeführten Karten und Panoramen noch eine große Zahl Bilder in vorzüglicher Ausführung beigegeben sind, vornehmlich über die Hafenbauten und den Schiffsverkehr, aber auch von den bemerkenswerten privaten und fiskalischen Gebäuden. Alles in allem gibt die Denkschrift Anreiz genug zu einem Besuch in Tsingtau, aber warten wir den Frieden ab!

Die Entwicklung der deutsch-asiatischen Schiffahrt.

Ludwig Grießbauer, Frankfurt a. M.

IV.

Der aufstrebende Handelsverkehr der Vereinigten Staaten von Nordamerika gab der „Hansa" Veranlassung zur Etablierung einer neuen Linie New-York—Indien, die sich nach den letzten Geschäftsberichten der Gesellschaft günstig entwickeln soll.

Ein großzügiger und vor allem auch lukrativerer Verkehr mit Asien konnte aber erst ins Leben treten, als auf Antrag des Norddeutschen Lloyd zwischen diesem und dem Reich ein Vertrag zustande kam, durch welchen der genannten Gesellschaft die Einrichtung und der Betrieb der neuen ostasiatischen Linien gegen einen jährlichen Zuschuß aus Reichsmitteln von 4 400 000 Mark, zunächst auf die Dauer von 15 Jahren, übertragen wurde.

Die Bedeutung und der Zweck der Subventionen für unsere Schiffahrt soll noch weiter unten kurz Erwähnung finden. Hier sei nur erwähnt, daß vertraglich folgende Linien festgelegt wurden:

I. eine Hauptlinie nach China mit einer Anschlußlinie nach Japan und Korea. Diese Linie geht von Bremerhaven über einen niederländischen oder belgischen Hafen, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, nach Port Said, Suez, Aden, Kolombo, Singapore, Hongkong und Schanghai mit Anschluß von Hongkong über Yokohama, Hiogo, einem koreanischen Hafen, dessen Wahl ebenfalls der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, nach Nagasaki und zurück nach Hongkong.

II. eine Hauptlinie nach dem australischen Festland mit einer Anschlußlinie nach den Samoa- und Tonga-Inseln,

III. eine Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien.

Auf den Linien I und II sind nach dem Subventionsvertrag

jährlich 13 Fahrten in jeder Richtung in Zeitabständen von je 4 Wochen und auf der Linie III jährlich 26 Fahrten nach jeder Richtung zum Anschluß an die Linien nach und von Ostasien und Australien und zwar auf der ostasiatischen Hauptlinie mit einer Geschwindigkeit von mindestens 12 Knoten, auf der australischen Linie mit einer solchen von mindestens 11 1/2 Knoten und auf der Mittelmeerlinie mit einer solchen von gleichfalls mindestens 12 Knoten zu unterhalten.

Der Vertrag bestimmte weiter, daß die neueinzustellenden Dampfer auf deutschen Werften und tunlichst unter Verwendung deutschen Materials gebaut sein müssen. Auch wurde die Auflage gemacht, den Kohlenbedarf ausschließlich durch deutsches Produkt zu decken.

Von dem Subventionsbetrag entfielen 4000000 Mark auf die Linien I und II, 400000 Mark auf die Linie III.

Das finanzielle Ergebnis dieser Reichspostdampferlinien war anfänglich infolge gesteigerter Ausgaben für den Betrieb und der nicht genügenden Laderäume der zur Verwendung kommenden Dampfer nicht günstig, obwohl sich die Schiffe einer immermehr zunehmenden Beliebtheit zu erfreuen hatten. Die Gesellschaft sah sich deshalb gezwungen, neuere und größere Dampfer in die Linien einzustellen und mit der Reichsregierung eine Vereinbarung zu treffen, derzufolge es ihr, unter Wegfall der Mittelmeerlinie und des dafür gewährten Zuschusses von 400000 Mark, gestattet wurde, die Post in Neapel aufzunehmen und zu landen, wofür eine Erhöhung der Subvention für die Hauptlinie von 100000 Mark eintrat. Diese Änderung wirkte günstig auf die finanzielle Entwicklung der Reichspostdampferlinien. Im Laufe der nächsten Jahre nahm der Verkehr bedeutend zu, der Andrang der Güter wuchs derart, daß die Schiffszahl nicht mehr zur Bewältigung ausreichte. Es machte sich wiederum eine Neuregelung des Subventionsverhältnisses zum Reich notwendig, wenn die fortwährend zunehmenden Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und dem Osten den deutschen Reedereien zugute kommen sollten. Im Jahre 1897 kam dieser neue Vertrag zwischen dem Norddeutschen Lloyd und dem Reich zustande. Die seither vierwöchentlichen Fahrten nach Ostasien wurden in 14 tägige Expeditionen umgewandelt, die Gesellschaft mußte sich verpflichten, nur erstklassige Dampfer mit einer Geschwindigkeit von 14 Knoten in die Linie einzustellen, und zu einer weiteren Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, wenn die konkurrierenden Postdampferlinien anderer Nationen eine solche Erhöhung vertragsmäßig vornehmen sollten. Die seitherige Subvention wurde um 1500000 Mark gesteigert. Diese erhöhte Fahrgeschwindigkeit sollte aber ohne besondere Entschädigung vorgenommen werden, für den Fall auch die anderen Staaten von ihren Linien eine solche Erhöhung ohne besondere Subventionszulage verlangen sollten.

Der Personenverkehr auf der ostasiatischen Fahrt der Reichspostdampferlinien betrug:

im Jahre	ausgehend	einkommend
1887	3261	1498
1895	8384	4724
1896	8040	4640
1897	8420	4400
1898	8004 (Abnahme der beförderten chinesischen Deckpassagiere)	4769

Die Erwerbung Kiautschous bildet einen neuen Markstein in der Entwicklung der deutsch-asiatischen Schiffahrt. Die deutsche Geschäftswelt knüpfte an dieses Ereignis die Hoffnung, daß sich unsere Verkehrs- und Handelsbeziehungen zu China rasch und nachhaltig weiter entwickeln würden, und diese in Aussicht stehende günstige Verkehrskonjunktur veranlaßte die Hamburg-Amerika-Linie ebenfalls, den Verkehr mit dem fernen Osten aufzunehmen.

Die Hamburg-Amerika-Linie wurde im Jahre 1847 lediglich für den Verkehr zwischen Hamburg und New-York gegründet. Ein in der Generalversammlung des Jahres 1853 eingebrachter Antrag, diese beschränkende Bestimmung aufzuheben, wurde damals abgelehnt, und erst im Jahre 1857 fand eine Statutenänderung Annahme, wonach die Schiffe der Gesellschaft ausnahmsweise auch nach anderen Weltteilen dirigiert werden konnten. Diese Bestimmung wurde aber erst im Jahre 1860 in die Tat umgesetzt, und zwar durch Gründung der westindisch-mexikanischen Linien.

Der Verkehr mit Asien wurde seitens der Hamburg-Amerika-Linie aber erst im Jahre 1898 aufgenommen, und zwar durch Errichtung einer regelmäßigen monatlichen Frachtdampferlinie von Hamburg—Antwerpen nach Penang, Singapore, Hongkong, Schanghai, Yokohama und Hiogo mit Anschluß nach Foochow, Kiautschou, Tientsin. Mit Rücksicht auf ihre ganze Stellung und ihre Organisation konnte sich aber die Hamburg-Amerika-Linie nicht allein auf den Frachtdampferdienst beschränken. Um jedoch keine Konkurrenz zwischen ihr und dem Norddeutschen Lloyd aufkommen zu lassen und um die Weiterausbildung der Postdampferlinie in systematischer Weise vornehmen zu können, wurde zwischen den beiden Gesellschaften ein Abkommen getroffen, das bestimmte, daß die Hamburg-Amerika-Linie eine Anzahl Postdampfer in den unter der Leitung des Norddeutschen Lloyd verbleibenden ostasiatischen Reichs-Postdampferdienst einstellte. Die Expeditionen wurden 14 tägig abwechselnd von Bremen und Hamburg abgelassen. Gleichzeitig wurde auch eine Verständigung zwischen den beiden Gesellschaften wegen eines gemeinschaftlichen Frachtdampferdienstes nach Ostasien erzielt.

Mit diesem, auf die Dauer von 15 Jahren abgeschlossenen Abkommen hatte man den Weg der Fusionen betreten.

Wie bereits erwähnt, hatte die Deutsche Dampfschiffs-Reederei (Kingsin-Linie) schon vor den beiden großen Gesellschaften den Verkehr zwischen Hamburg und Ostasien vermittelt, und es ließ sich nicht leugnen, daß der Mitbewerb der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd auf den Betrieb dieser kleineren Gesellschaft nachteilig wirken mußte. Um diese Nachteile schon im Interesse unseres gesamten Handelsverkehrs abzuwenden, ging die Deutsche Dampfschiffs-Reederei im Jahre 1898 in die Hamburg-Amerika-Linie auf. Die Hälfte der Dampfer der Kingsin-Linie ging in den Besitz des Norddeutschen Lloyd über.

Die Hoffnung, daß der Zusammenschluß der beiden größten deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaften zur Betreibung des ostasiatischen Dienstes die Grundlage zu einer regen Weiterentwicklung der deutschen Schiffahrt nach dem Osten abgeben würde, hat sich erfüllt, zumal die Beseitigung jeglicher Konkurrenz unter sich die Möglichkeit gab, normale Frachtraten auf Grund der von dem Reichskanzler genehmigten Frachttarife zu erhalten.

Der im Jahre 1898 in Kraft getretene neue japanische Zolltarif hatte zeitweilig eine sehr lebhafte Ausfuhr nach Japan zur Folge, die fortschreitende Aufschließung Chinas, der mit der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlos-

sene Vertrag, durch welchen der Transport des gesamten Eisenbahnmaterials für die Eisenbahn Tsingtau-Tsinanfu durch die Hamburg-Amerika-Linie übernommen wurde, wirkten belebend auf den gesamten Verkehr. Auf der Rückreise von Ostasien wurden Kalkutta und Bombay in den Fahrplan aufgenommen. Um ein schnelleres Durchfahren durch den Kanal zu ermöglichen, hatte sich die Suez-Kanal-Kompagnie in entgegenkommender Weise bereit erklärt, die Ausweichstellen zu vermehren.

Zur Hebung des Passagierverkehrs hatte man mit Einwilligung der Reichsregierung die Zweiglinie Hongkong-Yokohama eingehen lassen und dafür die Dampfer von Hongkong über Schanghai nach den japanischen Häfen dirigiert, ferner wurde Penang neu in den Fahrplan aufgenommen und von dort ein regelmäßiger Dienst für Post, Passagiere und Ladung nach der Ostküste Sumatras eingerichtet. Von Singapore wurde ein Anschlußdienst nach Bangkok und Nord-Borneo und der Ostküste Sumatras, von Java ein achtwöchentlicher Dienst nach Neuguinea, von Hongkong nach Bangkok und Swatow etabliert und von Schanghai nach Kiautschou, Cheffoo und Tientsin ein regelmäßiger Anschlußdienst durch die Dampfer der Reederei-Firma M. Jebsen in Apenrade unterhalten.

Auf diese Weise waren fast sämtliche wichtigeren Häfen des hinterindischen und chinesischen Meeres in den Verkehr einbezogen.

Die Bedeutung des Jangtsekiang für den deutschen Handel gab Veranlassung, in Gemeinschaft mit der Firma Melchers & Co. auf diesem Fluß zwischen Schanghai, Hankow und Ichang eine regelmäßige Fahrt einzurichten, die mit der Yangtselinie der Firma Rickmers, Reismühlen, Reederei und Schiffbau-Aktiengesellschaft in Bremen, in Betrieb genommen wurde. Letztgenannte Gesellschaft versuchte den Verkehr bis Chunking am oberen Jangtse auszudehnen, was allerdings durch das Scheitern des Schiffes mißlang. Schließlich wurde noch eine besondere Verbindung zwischen Hankow, Chingkiang und Swatow errichtet. So verkehrt die deutsche Postflagge bis ins Innere Chinas auf einer Strecke, die der Entfernung zwischen Basel und Königsberg entspricht.

Dem Ausbau weiterer Linien unter Erwerb fremder Dampfergesellschaften wurde besonderes Augenmerk geschenkt. So ging die Scottish Oriental Steamship Co. gegen Ende 1899 mit ihren 14 Dampfern, die die Linie Hongkong-Swatow und Bangkok befuhren, und ferner die Holt'sche Oriental Steamship Co., welche bereits im Jahre 1898 von einem deutschen Syndikat angekauft worden war und den Verkehr zwischen Singapore-Bangkok und Singapore-Borneo unterhielt, in den Besitz des Norddeutschen Lloyd über.

Durch diese Erwerbungen war ein namhafter Teil des Küstendienstes im Osten in deutsche Hände übergegangen. Im Jahre 1900 verkehrten über 40 Dampfer auf diesen Linien.

Die lebhafte Verkehrsentwicklung erforderte die Gründung einer besonderen Betriebs- und Maschinen-Inspektion des Norddeutschen Lloyd in Hongkong.

Die chinesischen Wirren des Jahres 1900 stellten an die Leistungsfähigkeit unserer großen deutschen Dampfergesellschaften gewaltige Anforderungen, denen sie sich bekanntlich nach jeder Richtung hin vollkommen gewachsen zeigten. Auf den Handel nach und in Ostasien übten diese Kriegsunruhen und die später folgende Entwertung des Silbers allerdings einen recht nachteiligen Einfluß aus, der sich auch noch in den folgenden Jahren fast auf sämtlichen Linien bemerkbar machte.

Trotzdem aber wurde nichts unterlassen, neue Zufuhr- und Anschlußlinien in ununterbrochener Weiterentwicklung ins Leben zu rufen, so daß mit allen in Frage kommenden Häfen ein Anschlußdienst in Verbindung mit dem Reichspostdampferdienst der beiden deutschen Dampfergesellschaften unterhalten werden konnte.

Es traten als neue Linien hinzu:

Penang—Belawan (Deli),
Singapore—Palembang,
Singapore—Asahan,
Singapore—Sandakan,
Singapore—Pontianak,
Singapore—Makassar-Menado-Gorontalo,
Singapore—Celebes und die Molukken,

und es wurden weitergeführt die Linien:

Singapore — Labuan einerseits nach dem Sulu-Archipel und anderseits nach Manila.

Die ganze chinesische Küstenschiffahrt, an der außer den genannten Gesellschaften auch noch andere Firmen, wie die Hanseatische Dampfer-Kompagnie „Hamburg", die Chinesische Küstenfahrt-Gesellschaft der Firma Menzell in Hamburg, M. Jebsen in Apenrade, H. Schuldt in Flensburg, die Hanseatische Dampfschiffs-Reederei in Köln, die Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Union" in Hamburg, meist nur in wilder Fahrt beteiligt sind, hat sich als ein wesentliches Moment für die Weiterentwicklung des deutschen Handels im Osten bewährt. Das regelmäßige Auftreten deutscher Dampfer, der Ausbau alter und die Errichtung neuer Linien, die Etablierung neuer Firmen und Niederlassungen und der zunehmende Verkehr deutscher Kaufleute, Offiziere und Mannschaften führten in ihrem Zusammenwirken zu einer wesentlichen Stärkung des deutschen Elements in den Ländern des fernen Ostens.

Die von der Hamburg-Amerika-Linie in Gemeinschaft mit zwei anderen Linien über den Stillen Ozean von New-York nach Ostasien eingerichtete neue Linie hat sich befriedigend entwickelt. Seit dem Jahre 1900 ist die Hamburg-Amerika-Linie auch in den internen Verkehr zwischen den ostasiatischen Häfen getreten; sie errichtete eine regelmäßige Verbindung zwischen Kanton-Hongkong und Schanghai, erwarb die bisher von der Firma Diederichsen, Jebsen & Co. betriebene Postdampferlinie Schanghai-Kiautschou-Cheffoo und Tientsin, gründete gleichfalls in Hongkong eine eigene Niederlassung, erwarb in Hankow für die Beteiligung an der Fahrt auf dem Yangtse einen Landungsplatz und ferner einen solchen in Schanghai, zog Manila in den Bereich ihres Verkehrs, fügte eine neue Linie Hongkong-Wladiwostok hinzu und errichtete, über ihre vertragsmäßige Verpflichtung hinausgehend, eine wöchentlich verkehrende direkte Verbindung zwischen Schanghai und Kiautschou. Weiterhin richtete sie in Gemeinschaft mit der Firma Kunst & Albers eine Küstenlinie Hongkong-Schanghai und Chemulpo nach Port Arthur und zurück über Niutschwang nach Kanton ein.

Zur Verbesserung des Fahrwassers an der Mündung des Hwang-Pu-Flusses traten die deutschen Gesellschaften energisch ein, auch wurde, um nichts zu versäumen, der deutschen Schiffahrt nach jeder Richtung hin Förderung angedeihen zu lassen, in Port Said ein großes Kohlendepot errichtet.

Das Jahr 1903 war für unsere deutsch-asiatische Schiffahrt von besonderer Bedeutung. Bekanntlich war die Be-

triebsgemeinschaft zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie bisher in der Weise geregelt, daß sowohl die Reichspostdampfer- wie die Frachtdampfer-Linie für gemeinsame Rechnung der beiden Gesellschaften betrieben wurde, wobei die Betriebsleitung für die Reichspostdampferlinie in den Händen des Lloyd, diejenige des Frachtdampferverkehrs in den Händen der Hamburg-Amerika-Linie lag. Um das Dampfermaterial besser ausnutzen und schnellere Dispositionen treffen zu können, einigten sich die beiden Gesellschaften zu einer realen Teilung des ganzen ostasiatischen Dienstes. Es übernahm der Norddeutsche Lloyd, als Begründer der ostasiatischen Postdampferverbindung, den Reichspostdampferdienst für alleinige Rechnung, während die Hamburg-Amerika-Linie den Frachtdampferdienst allein in ihre Hände nahm. Durch geeignete Verabredungen wurde eine Konkurrenz zwischen den beiden Linien vollkommen vermieden, und die Hamburg-Amerika-Linie trat von dem Bezug einer Reichssubvention ganz zurück.

So bedeutet das Jahr 1903 wiederum einen Markstein in unserem Schiffahrtsverkehr nach dem Osten, der sich nunmehr nach einer erstaunlichen Entwicklung innerhalb weniger Jahrzehnte, festgegründet und abgerundet unserem Auge darstellt.

Asien im Monat März.

Wenngleich auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatze im Monat März große und, wie man im allgemeinen annehmen sollte, entscheidende Schläge gefallen sind, scheint es doch nicht, daß in der Asienpolitik der europäischen Mächte für die nächste Zeit irgend welche maßgebenden Wendungen zu erwarten sind. Es erübrigt sich zu schildern, unter welchen Begleitumständen der japanische Sieg und der russische Rückzug erfolgt ist. Man hatte geglaubt, daß die Japaner bei Tieling ein russisches Thermopylae finden würden und die Bewegung dortselbst zum Stillstand kommen werde. Diese Hoffnung hat sich angesichts des raschen Vorgehens der Japaner, ihrer bewundernswerten Gewaltmärsche und der schwerfälligen Taktik des russischen Oberfeldherrn nicht erfüllt. Heute bewegt sich der Rückzug der Russen noch weiter gen Norden, ob gegen Kirin oder gegen Charbin ist zurzeit noch unentschieden. Bekanntlich ist die Mandschurei ein fruchtbares Land, der Platz Charbin speziell liegt in einer wohl angebauten, wertvollen Ebene, und die Verproviantierung des Heeres wird auch in dieser weiten Entfernung von Mukden zum größten Teil immer noch aus dem Lande selbst erfolgen können. Die Bedeutung Charbins auf militärischem Gebiete ist nicht bekannt. Jedenfalls ist dieser Platz nächst Mukden der wichtigste Platz der Mandschurei. Er hat sich seit dem Jahre 1900 weit über Erwarten rasch entwickelt und soll auf dem besten Wege sein, sich zu einem großen, und zwar russischen Handels- und Industriezentrum auszuwachsen. Zahlreiche Eisenbahnzüge und im Anschlusse daran Dampfer auf dem Amur verbinden den Ort mit der Welt und dienen als Zubringer des Verkehrs. Brauereien, Bohnenölpressen, Spiritusbrennereien, Sägemühlen, Konservenfabriken und vor allen Dingen mehrere hundert Ziegeleien liegen in nächster Nähe. Neben Viehzucht und Ackerbau wird in der Umgebung der Stadt auch Tabak gewonnen.

Es wäre müßig, Betrachtungen darüber anzustellen, wie weit die Japaner dem russischen Rückzuge gegebenenfalls noch folgen werden, ob sie nicht ruhen werden, bis die Reste der gewaltigen ostasiatischen Armee Rußlands vernichtet sind, oder ob sie sich alsbald mit ihrer Hauptmacht an die Eroberung Wladiwostoks begeben werden. Die zahlreichen Friedensgerüchte und Friedensberichte, welche zurzeit die Welt durchschwirren, haben kaum einen realen Hintergrund, oder aber sie gehen aus von den gegenwärtigen Inhabern russischer Werte, insbesondere von den großen Finanzgruppen. Das Vertrauen, welches der russische Kredit bisher in Europa genossen hat, ist ein geradezu erstaunlich großes. Während alle möglichen Kurse gewichen sind, blieben die russischen Anleihen gemeinhin unerschüttert. Dieser Anleihen sind aber mit der Zeit sehr viele geworden, und zu den russischen Mißerfolgen im Felde kommt das drohende Gespenst der Revolution, welches im Lande allenthalben das Haupt erhebt. Bisher war das Anleihegeschäft mit Rußland gewinnbringend, heute scheint es aber, als ob die großen Geldgeber dem weiteren russischen Begehren ein Halt entgegensetzen wollten. Rußland sieht sich genötigt, zu einer inneren Anleihe seine Zuflucht zu nehmen. Die französische Regierung hat offenbar im Interesse der 7 Milliarden in Frankreich investierter russischer Werte bei den großen Banken in Anregung gebracht, die Gewährung weiterer Anleihen von der Einleitung von Friedensverhandlungen abhängig zu machen. Man sucht in dieser Hinsicht einen ziemlich starken Druck auf die russische Staatsleitung auszuüben, ob mit Erfolg, muß freilich dahingestellt bleiben. Die inneren Anleihen in Rußland dürften zunächst gelingen, und sobald eine neue Armee auf die Beine gebracht sein wird, wird wahrscheinlich auch wieder ein neuer Kredit herankommen. Von England aus hat man vergebens versucht, das Vertrauen zu den russischen Finanzen durch Tataren-Nachrichten zu erschüttern. Als die Times vor kurzem meldete, die russischen Geldreserven glichen dem bekannten Geldschrank der Madame Humbert, hat der russische Finanzminister den Besitzer der Times telegraphisch eingeladen, sich von dem Vorhandensein der Reserven persönlich zu überzeugen. Wenn die Hinterleute der Times diesem Ansinnen auch nicht entsprochen haben, so bleibt doch im Bewußtsein des Publikums von ihren böswilligen Ausstreuungen immer etwas zurück.

Es handelt sich beim russisch-japanischen Kriege nicht um eine Existenzfrage für Rußland; es kann sich dabei im ungünstigsten Falle um die russische Machtstellung am Großen Ozean handeln. Die Reserven des Slawenreiches sind so ungeheure, und die Länderstrecken, welche das Zentrum seiner Lebenskraft von dem Heere der heranrückenden Japaner trennen, sind so gewaltige, daß hier von einer wirklichen Gefahr gar keine Rede sein kann. Für dasjenige Europa aber, welches den Druck des Zarenreiches gen Westen fürchtet, wäre die Ausschaltung der Russen aus dem Konzern der maßgebenden ostasiatischen Mächte nicht gerade von Nutzen. Wird Rußland vom Großen Ozean zurückgeworfen, so dürfte es mit um so lebhafterer Energie nach dem Indischen Ozean gegen Persien und Afghanistan und weiterhin gegen Zentralasien und

Indien angehen, und auch die Schwarze-Meer-Frage dürfte um so früher zum Austrage kommen. Ein Rußland, das unter Aufgabe seiner ostasiatischen Position oder eines Teiles derselben mit Japan Frieden geschlossen und seine inneren Verhältnisse einigermaßen geordnet hat, wird durchaus nicht schwach und hinfällig dastehen, sondern es ist für seine europäischen und südasiatischen Rivalen ein Gegner, der nunmehr seine Kraft mehr als zuvor auf gewisse Punkte konzentrieren kann.

Zu diesen Punkten gehört Zentralasien allerdings erst in zweiter Linie, nämlich insofern das westliche Tibet für den Vormarsch gegen Indien in Betracht kommen kann. Das eigentliche Tibet, in welchem die russische Politik bekanntlich erst seit dem Jahre 1898 und nur auf eine kurze Zeit festen Fuß gefaßt hatte, dürfte dem Gesichtskreis des Zaren mit der Häufung der ostasiatischen Niederlagen mehr und mehr entrückt werden. Es ist nicht anzunehmen, daß die chinesische Regierung den Rückzug des Dalailama ins Land der Russen, denen ursprünglich die Sympathien dieses Würdenträgers gehörten, hätte verhindern können. Es hieß auch anfangs, der Dalailama sei nach Rußland entwichen, aber es dürfte diesem großen Priester ebenso gegangen sein wie seinem chinesischen Oberherrn: Die Anlehnung an das unterliegende Zarenreich entzog dem Anschluß an dessen Politik die hauptsächlichsten Reize. Die Meldung, daß sich der Weltmeerpriester nach Peking zurückgezogen habe und dort in einem der großen Tempel residiere, scheint sich als unrichtig herauszustellen, obgleich detaillierte Beschreibungen des Einzuges des buddhistischen Großwürdenträgers in die chinesische Hauptstadt nach dem Westen gelangten. Heute heißt es, der Dalailama habe sich durch Übersendung zweier großer goldener Buddhabilder beim Kaiser von China in geneigte Erinnerung gebracht, habe von diesem Souverän als Gegengeschenk warme Winterkleidung erhalten und lebe im übrigen zurückgezogen und abwartend in einem der großen Klöster von Urga.

In Tibet aber macht die englische Politik langsame, aber sichere Fortschritte. Seinerzeit war eine kleine englische Schutztruppe von Pendschab bis nach Südwest-Tibet einmarschiert, um der feierlichen Eröffnung des Marktes Gartak, gemäß dem englisch-tibetanischen Vertrage vom 7. September 1904, beizuwohnen. Diese Expedition hat sich $2^1/_2$ Monate in Tibet aufgehalten. Nach der englischen Presse soll sie besonders eine reiche geographische Ausbeute gehabt haben. Sie überschritt unter anderem bei furchtbarer Kälte den Ayipaß in Höhe von 18400 Fuß; hauptsächlich aber scheint sie sich auf der Wasserscheide zwischen dem Brahmaputra und den nach Westen fließenden Flüssen aufgehalten zu haben, wahrscheinlich mit der Erforschung der oberen Flußläufe der großen chinesischen Ströme beginnend. In Gyangtse, dem Haupthandelsplatz Tibets, ist ein offizieller englischer Agent eingesetzt, der trotz der angeblich fehlenden Zustimmung Chinas zum englisch-tibetanischen Vertrage die wirtschaftspolitische Ausnutzung der großen Expedition in die Wege leitet.

Nach neuesten Nachrichten hat sich übrigens der Bevollmächtigte Chinas für Tibet, Herr Tangschaoyi nach Kalkutta begeben, um daselbst mit dem Vizekönig, Lord Curzon, zu konferieren. Der Chinese beabsichtigt, drei Monate in Indien zu bleiben, um alle Differenzen mit der englischen Regierung auszugleichen, dann aber soll er nach Lhassa zurückkehren. Zweifellos hält also China zum mindesten rechtlich seine Oberherrschaft über Tibet aufrecht. Wie weit es den Engländern in der Zwischenzeit gelingen wird, durch wirtschaftliche Evolution das Land tatsächlich in ihre Gewalt zu bekommen, dürfte die Zukunft beweisen.

Unterdessen wird die indische Armee kräftig reorganisiert und umgebildet, alles offenbar im Hinblick auf einen künftigen Zusammenstoß mit Rußland. Die Eröffnung der Bahnstrecke Orenburg-Taschkent liegt den indischen Würdenträgern schwer im Magen. Sie bildet neben der Route Aschabad-Merw-Andishan eine zweite Linie für den strategischen Anmarsch. Für die Russen liegt die ganze Frage des Vordringens nach jener Seite verkehrspolitisch sehr günstig; als Zubringer dienen von Südrußland her die Transkaspischen Bahnen, so die zweigleisige Strecke Derbet-Baku-Krasnowotzka-Merw-Kuschk, an deren Endpunkt bereits ein befestigtes Lager sitzt. Drei Wege öffnen sich dem Einmarsch, nämlich im Westen der Weg über Herat, in der Mitte der Weg mit der Basis Samarkand gegen Kabul, im Osten der Weg über Kurba, West-Tibet nach dem oberen Indus. Dem Oberkommandierenden von Turkestan standen bisher zwei Armeekorps zu Gebote. Neuerdings sind diesen Truppen Belagerungs-, Telegraphen- und Brückentrains hinzugefügt. Ihre Erweiterung auf 4 Armeekorps steht offenbar vor der Tür.

England hat dagegen alsbald 80000 Mann regulärer Truppen bei Peschawa aufgestellt, gleich dahinter sollen etwa 100000 Mann Reserve stehen. Der Emir mit seinen 50—60000 Mann gilt als unzuverlässig, und die englische Macht dürfte mit seiner Unterstützung nicht rechnen können. Die letzte Umformung, welche die Armee Indiens durch Lord Kitchener im November 1904 erhalten hat, und welche im Budget von 1905 und 1906 in die Erscheinung tritt, teilt das Heer in ein Nordkorps, in ein Westkorps und in ein Ostkorps, letzteres im Gangesgebiet. Die beiden ersten Armeen bestehen aus 3 Divisionen, 80 Bataillonen, 60 bis 70 Schwadronen und je 15 Feldbatterien; bei der 1. Armee die im Pendschab liegt, treten 2 selbständige Brigaden hinzu. Die Ostarmee umfaßt nur zwei Divisionen. Im ganzen stehen zurzeit in Indien 51 Bataillone, 36 Schwadronen und 55 Batterien Engländer; 234 Bataillone, 15 Schwadronen und 10 Batterien eingeborener Truppen.

In Afghanistan soll sich die Rückwirkung des ostasiatischen Krieges bezw. der russischen Niederlagen bereits bemerkbar machen. Zwar bringt der Emir zum Zeichen seiner Unabhängigkeit das ihm von England ausgesetzte Jahrgeld immer noch nicht zur Erhebung. Gleich seinem Vater strebt er offenbar nach einer Gebietserweiterung durch Belutschistan mit einem Hafen am Persischen Golf. Eine solche Position würde ihn wirtschaftlich von Indien unabhängiger machen. Wenn aber Rußland noch längere Zeit in das östliche Abenteuer verstrickt bleibt, so wird dem wackeren Ullah wohl nichts anderes übrig bleiben, als seine Schaukelpolitik aufzugeben und sich mit England zu stellen.

Unterdessen sind die Engländer fleißig an der Arbeit, um für ihr wirtschaftliches Vordringen in Ostasien Material zu gewinnen. Sie haben insbesondere im östlichen Indien und im Bezirk von Kalkutta unter Aufwendung bedeutender Mittel und unter Heranziehung billiger eingeborener Arbeitskräfte eine ausgedehnte Textilindustrie zu etablieren versucht. Es ist das vor allen Dingen zunächst Baumwoll-Industrie, die bestimmt ist, der japanischen Einfuhr in ihrer Ausdehnung gen Westen und über den australasiatischen Archipel entgegenzuwirken. Die Produkte dieser indischen In-

dustrie sind geringwertig wie die japanischen Massenartikel, sind aber ebenso billig wie diese. Man denkt wohl daran, sie zunächst nach dem benachbarten Tibet zu bringen und von dort aus den chinesischen Markt in Angriff zu nehmen. Ist der Handel auf diesem Wege erst einmal im Gange, so wird es nicht schwer werden, in die reichen und entwickelten chinesischen Ostprovinzen allmählich bessere europäische Qualitäten einzuführen. Gelegenheit, später bessere Ware an Ort und Stelle zu fabrizieren, ist schon dadurch gegeben, daß das benachbarte Tibet durch seine feinen Wollen weithin berühmt ist. England scheint sich stark genug zu fühlen, um auch an dieser Stelle den Grundsatz der freien Konkurrenz walten zu lassen; ist doch unterm 16. März dieses Jahres ein Übereinkommen zwischen Japan und Großbritannien bekannt geworden, laut welchem Japan und das britisch-indische Gebiet sich gegenseitig die Meistbegünstigung zugesichert haben. Das Abkommen ist sofort in Kraft getreten.

Von den weiten Gebieten Vorderasiens ist im übrigen nicht viel zu berichten. Unruhen gibt es in diesen völkerreichen Gebieten zu jeder Zeit; einen blutigen Charakter scheinen diese Unruhen im russischen Kaukasusgebiet, insbesondere in Tiflis, Kutais und an anderen Plätzen angenommen zu haben. Die unbestimmte Kunde von schrecklichem Blutvergießen kommt von dort herüber. Die russische Regierung, welche die Kaukasus-Völker nur mit Aufbietung aller Kräfte unterworfen und in Botmäßigkeit gehalten hat, läßt auch jetzt wieder ihre alten Hilfsmittel spielen, indem sie den Rassenhaß zwischen den einzelnen Nationen jener Landschaften insgeheim schürt und hie und da zum Auflodern bringt. Wenn die gereizten Löwen einander gegenseitig verzehren, können sie nicht auf den Gedanken kommen, sich gegen den großen russischen Menageriewärter gemeinsam zu wenden. Und so herrscht gegenwärtig in einzelnen dieser Gebiete beinahe Anarchie. Häuser, Fabriken, Naphthagruben stehen in Flammen, und allerlei Greuelszenen werden berichtet, wahrscheinlich vom Gerücht und auf dem weiten Wege, den die Nachricht zu durchlaufen hat, entsprechend vergrößert und ausgemalt. Seit dem 19. Februar ist zwischen Tataren und Armeniern der alte Haß wieder angefacht und emporgelodert.

Münchner Orientalische Gesellschaft.

65. Vortrag. XVII. Wissenschaftl. Sitzung.

Mittwoch den 16. November. Prof. Wilh. Götz: „Historische Kampfstätten in bulgarischen Gebieten." Von der endlosen Aufeinanderfolge blutiger Akte auf der Halbinsel ausgehend, wies der Vortragende auf die sehr geringe Zahl von Kämpfen hin, welchen eine tiefgreifende, lange wirksame Tragweite eignete. Zu diesen rechnete er außer der Schlacht auf dem Amselfelde 1389 nur solche im Osten. Zunächst die Zerstreuung des Bulgarenheeres im Jahre 1014 durch Basilius II. infolge der Umgehung und Erstürmung eines Passes, dessen unklar überlieferte Örtlichkeit Götz in die Klissura zwischen Samakov am Isker und Dubnika an einem Strumanebenfluß verlegt. Die Vernichtung des für Byzanz äußerst bedrohlichen Bulgarenstaates nach jener von Basilius angeordneten Blendung von 15000 Bulgaren war die Folge. — Sodann wurde bei Nikopolis 1396 und bei Varna 1444 über die Dauer der türkischen Macht in Europa entschieden. Die Vergleichung zwischen der Lage und Umgebung des jetzigen Dorfes Nikup, nördlich von Tirnova, und Nikopoli an der Donau hieß den Redner trotz der sehr wirren Schlachtberichte doch bestimmt für das letztere entscheiden. Die Vorgänge hier und bei Varna zeugten übrigens dafür, daß weder die Bewaffnung noch die Truppengattung, sondern nur die Gebrechen in der taktischen Führung der christlichen Heere die Niederlagen veranlaßten. — Plewna und Schipka führten 1877 den unterdessen erfolgten Niedergang des türkischen Militärstaates vor Augen, trotz der Vorzüge Osman Paschas für die Defensive. Veranschaulichende Darstellung der landschaftlichen Beschaffenheit beider Örtlichkeiten ließ u. a. auch den Mangel an sieghaftem Kriegsmut der Führer ersichtlich werden. Die weitgehende Kulturarbeit der Bulgaren seit 1878 bietet die historische Rechtfertigung für die Verdrängung der türkischen Macht.

---

73. Vortrag. XVIII. Wissenschaftl. Sitzung.

Mittwoch, den 1. Februar. Privatdozent Dr. Hell: „Die inneren Feinde des jungen Islam." Trotz seines ausgeprägt arabischen Charakters ist der Islam doch nicht bloß als geradlinige Fortentwickelung des Arabertums, sondern auch als Umwandlung desselben durch neue von außen hineingetragene Ideen zu betrachten. Wieviel am alten Islam rein Arabisches, wieviel Neues und Fremdes ist, zeigt der Redner durch die Schilderung der Kämpfe der alten und neuen Ideen im Schoße des Arabertums innerhalb des I. Jahrhunderts des Islam.

Die drei Grundeigenschaften des vorislamischen Arabers, der Konservativismus, der Individualismus und der (Stamm-) Partikularismus wirkten der neuen Lehre entgegen. Der Konservativismus lehnte sich auf gegen die Autorität eines Mannes von obskurer Abstammung und eine Sittenlehre, die über die Tradition teils hinausging, teils sie negierte. Der Individualismus widerstrebte einer staatlichen Organisation und der Anerkennung eines herrschenden Oberhauptes. Die Form der Theokratie vermochte das Widerstreben der Araber gegen eine Regierung nur so lange zu bannen, als die „Nachfolger des Gesandten Gottes" den Nimbus solcher beibehielten; sobald aber unter 'Utmân die Herrschaft anfing, profan zu werden, setzten die furchtbaren Kämpfe gegen sie ein: Die Ermordung 'Utmâns, der Abfall der Hârigiten von 'Ali und ihre Untaten sind die Reaktion des alten Unabhängigkeitssinnes gegen die Beherrschung. Mu'ârije gelang es, durch Machtmittel den Widerstand zu brechen, aber nun trat der dritte Feind der Organisation auf, der Stammpartikularismus. Der „Tag der Wiese" und die „Rache für die Wiese", die Kämpfe zwischen Tamûn und Azd im Irâk bis nach Chorasen hinaus, das wechselvolle Leben des Iemenitenhauptes Iazid bab Mahallab werden als Beispiele für die Leidenschaftlichkeit des Parteikampfes angeführt, die schließlich die Dynastie der Umajjaden zu Fall brachten, das Arabertum selbst aber und den Islam durch eine Zeit schwerer Krisen seiner kulturellen Mission erst entgegenführten.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Der Handel in Südpersien.

Die deutschen Waren sind den Firmen in Buschär noch nicht genügend bekannt. Es geht dem dortigen Vizekonsulat eine Menge von Preislisten und Katalogen deutscher Firmen zu. Dieselben können indessen ihren Zweck nicht erfüllen, aus dem doppelten Grunde, weil einmal die deutsche Sprache, deutsche Münze und Gewichte dort noch nicht bekannt und die Kataloge fast durchweg in deutscher Sprache gehalten sind, und weil anderseits der Perser erfahrungsgemäß nicht nach Katalogen kauft, wenigstens nicht, wenn es sich um Waren handelt, die ihm neu sind. Die deutschen Fabrikate würden dort bekannter werden, wenn auf irgend einem Wege die Kosten für die Einrichtung kleiner Musterlager aufgebracht würden.

Ferner werden von deutschen Häusern des öfteren Anträge an persische Firmen um Bemusterung persischer Produkte gestellt. Diesen Anträgen wird seitens der Firmen in Buschär meist nicht entsprochen, da dieselben entweder keine Muster vorrätig halten oder die Versendung von Mustern sich für sie nicht lohnt. Letzteres erklärt sich daraus, daß viele der persischen Produkte in der Qualität zu ungleich sind, um durch die Post bemustert werden zu können. Soll aber z. B. ein Ballen persischer Wolle oder Gummi usw. als Muster verschickt werden, so lohnt dies wiederum die Frachtkosten nicht. Auch hier also könnte die Beschaffung und Bereithaltung von Mustern, und zwar von Mustern persischer Produkte, von Nutzen sein.

Die Bestrebungen deutscher Fabrikanten, ihren Waren in Buschär Absatz zu verschaffen, beschränken sich gewöhnlich auf einen Antrag an das dortige Vizekonsulat um Benennung einschlägiger Exportfirmen, denen sie dann Offerten machen zu Preisen, die häufig höher sind als diejenigen der englischen Konkurrenz. Auch die Angebote, welche deutsche Häuser den persischen Firmen auf persische Produkte machen, sind oft ungünstiger als die Angebote der ausländischen Firmen, selbst wenn es sich um den Verkauf an deutschen Plätzen handelt. Die südpersischen Firmen unterhalten ständige telegraphische Verbindungen mit ihren Einkaufshäusern in London. Die letzteren sind Firmen, welche die Bedürfnisse des südpersischen Marktes genau kennen, ihre Kundschaft in allen Plätzen Südpersiens, in Indien, in China usw. haben und, da diese Kundschaft vielfach die gleichen Artikel verlangt, in der Lage sind, große Quantitäten eines Artikels dann zu kaufen oder fertigen zu lassen, wenn der Preis ihnen günstig ist. Sie nutzen also einmal die Preiskonjunktur der Zeit nach aus, anderseits werden ihnen vermöge ihrer bedeutenden Nachfrage von den Fabrikanten wiederum besondere Vergünstigungen eingeräumt.

Diese Konkurrenz stellt jedenfalls das ernsteste Hindernis dar gegenüber deutschen Bestrebungen um Anteilgewinnung am südpersischen Markte. Sie würde indessen zu überwinden sein, wenn deutsche Fabrikanten speziell für Persien zu arbeiten anfangen würden, also etwa diejenigen billigsten Baumwollgewebe, Zuckermarken, Metallwaren usw. herstellen würden, die gerade dort verlangt werden. Dazu aber scheint vorläufig der Anreiz, den der verhältnismäßig beschränkte südpersische Markt auf den deutschen Fabrikanten ausübt, ein zu geringer zu sein.

Der Hafen von Bender-Abbas am Persischen Golfe bildet den Durchgangspunkt für einen nicht unbeträchtlichen Handel, an welchem Deutschland zurzeit so gut wie keinen Anteil hat.

Nach den Angaben der persischen Zollstatistik bezifferte sich der Wert dieses Handels im letzten Rechnungsjahre (20. März 1903 bis 21. März 1904) auf 20 246 461 Kran für die Einfuhr (1 Kran ca. 0,35 M.) und auf 5 435 238 Kran für die Ausfuhr, mithin insgesamt auf 25,6 Millionen Kran oder etwa 8,9 Millionen Mark.

An der Einfuhr waren beteiligt: Britisch-Indien, England, Frankreich, Österreich-Ungarn, China, Niederländisch-Indien, Rußland, Belgien, Japan. Deutschland nur mit 42 445 Kran. An der Ausfuhr war Deutschland gar nicht beteiligt.

Die wichtigeren Einfuhrartikel waren: Textilwaren, Zucker, Tee, Metalle und Metallwaren, ferner Kurzwaren, Glaswaren, Lichte, Gewürze, Indigo usw.

Die Einfuhr in Textilwaren setzte sich vornehmlich zusammen aus:

a) Baumwollenen Geweben aus: England, Britisch-Indien, Rußland, Deutschland (minimal).
b) Baumwollenen Garnen aus: Britisch-Indien, England, Deutschland (minimal).
c) Wollenen Waren aus: England, Britisch-Indien.
d) Samten und Plüschen aus: England, Deutschland.
e) Jutegarn aus: Britisch-Indien.
f) Seidenwaren aus: England.

An der Zuckereinfuhr im Werte von 3,5 Millionen Kran waren beteiligt: Frankreich, Österreich-Ungarn, Rußland, Britisch-Indien, Ägypten. Ein Anteil Deutschlands findet sich in der Zollstatistik nicht verzeichnet. Die Einfuhr von Tee erfolgte aus: Britisch-Indien, Niederländisch-Indien, China.

Metalle und Metallwaren lieferte vornehmlich England, daneben Belgien, Frankreich und in ganz geringen Mengen auch Deutschland, welches für 14 000 Kran emaillierte Eisenwaren und für 130 Kran Nickelwaren einführte. In Kurzwaren stehen wiederum Britisch-Indien und England als Lieferanten an der Spitze mit 66 000 Kran bezw. 22 000 Kran; Deutschlands Einfuhr in diesen Artikeln bewertete sich auf 6000 Kran. Lichte lieferte namentlich Belgien (für 220 923 Kran), Gewürze und Indigo ausschließlich Indien.

Die wichtigeren Ausfuhrartikel waren: Mandeln und Pistazien, Assafoetida, Rosinen, Rohwolle, Opium, Teppiche, Gummi.

An dieser Ausfuhr, die zu 4/5 nach Britisch-Indien ging, hat Deutschland zurzeit keinen nachweisbaren Anteil.

An dem Handel dieses weiten Gebiets Anteil zu gewinnen, dürfte auch für die deutschen Geschäftskreise ein erstrebenswertes Ziel sein. An deutschen Waren, die im östlichen Persien, wie in ganz Südpersien, einen Markt erringen könnten, kämen in Frage: Deutscher Kristallzucker, Wollwaren, Samte und Plüsche, Schmiedeeisen, Kupferplatten, emaillierte Eisenwaren, Lichte, Kurz- und Glaswaren.

Einschlägige Importfirmen in Bender-Abbas können deutschen Interessenten durch das Vizekonsulat in Buschär nachgewiesen werden, doch ist zu bemerken, daß die persischen Firmen zum größten Teile bereits Einkaufshäuser in England haben und Offerten, die ihnen von andrer Seite gemacht werden, nur dann berücksichtigen, wenn niedrigste Preise gestellt werden.

Die über Bender-Abbas zur Verschiffung gelangenden persischen Produkte, wie getrocknete Früchte, Gummi, Wolle, Assafoetida usw., verdienen ebenfalls die Aufmerksamkeit deutscher Firmen.

Bau des Hafens von Enseli.

Für den Bau des Hafens von Enseli ist eine Konzession auf 90 Jahre erteilt worden. Die Unternehmer sind verpflichtet, alle erforderlichen Einrichtungen und Bauten zum Einlaufen von Schiffen der verschiedensten Typen in die Bucht ausführen zu lassen, die Bucht zu vertiefen, wo es erforderlich erscheint, und zum Zweck der Aufrechterhaltung der nötigen Tiefe im Hafen verschiedene Maschinen vorrätig zu haben. Die persische Regierung dagegen ist verpflichtet, den für die Hafenverwaltung geforderten Flächenraum Land anzuweisen und alle für dieselbe notwendigen Gebäude aufzuführen. Die Unternehmer haben das Recht, eine Abgabe von allen einlaufenden Schiffen, mit Ausschluß der flachen persischen Barken, zu erheben. Nach Beendigung der Rechte dieser Konzession geht der Hafen in das Eigentum der persischen Regierung über.

Mit dem Bau einer hölzernen Mole vom Ufer in Kasian aus hat man bereits begonnen. Eine zweite hölzerne Mole wird von der linken Seite der Küste von Enseli gezogen werden. Zwischen diesen beiden Molen bleibt ein breiter Eingang für die in die Bucht hineinfahrenden Schiffe frei.

Der Bau des Hafens wird schnelle Fortschritte machen, wenn nicht eine Zögerung bei der Lieferung der Steine, deren man 35000 Kubikfaden nötig haben wird, eintritt.

Russisches Asien.

Erleichterungen für die Beförderung von Spiritus nach dem fernen Osten.

Um die Ausfuhr von akzisepflichtigen Gütern nach dem fernen Osten zu erleichtern, hat der russische Finanzminister verfügt, daß Spiritus sowohl zur See nach Wladiwostok und den andern Häfen des fernen Ostens wie mit der Bahn in das Amurgebiet und die Mandschurei in Blechbüchsen, die in hölzernen Kisten eingeschlossen sind, befördert werden kann, mit der Maßgabe, daß bei der Besichtigung solcher Sendungen bei den zuständigen Zollämtern mindestens 10 v. H. der Büchsen geöffnet werden müssen.

(Zirkular des Zolldepartements vom 31. Dezember 1904, Nr. 33766.)

Die Butterfabrikation in Sibirien.

Als Anfang der Entwicklung der Butterfabrikation in Sibirien ist das Jahr 1904 anzusehen. Der Export nach dem Auslande und insbesondere nach Großbritannien hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Unter den Ländern, die Butter nach England liefern, nimmt Rußland nächst Dänemark die zweite Stelle ein. Der russische Butterexport nach England betrug im Jahre 1902 1488000 Pud im Werte von 18303000 Rbl. und im Jahre 1903 1502000 Pud im Werte von 18880000 Rbl.

Seit der Eröffnung der Sibirischen Eisenbahn wächst der Export von russischer Butter ins Ausland mit jedem Jahr; er erreichte im Jahre 1903 die Menge von 2852000 Pud im Werte von 30348000 Rbl. Man nimmt an, daß der jährliche Export von Butter aus Sibirien künftig die Menge von 5000000 Pud erreichen kann. Von den einzelnen Gouvernements versendet Tomsk die größten Mengen Butter, und zwar gingen von dort im Jahre 1902 998000 Pud und 1903 1049000 Pud ab; die zweite Stelle nimmt das Gouvernement Tobolsk ein, dessen Butterausfuhr im Jahre 1902 667000 Pud und 1903 694000 Pud betrug. An dritter Stelle steht die Ausfuhr aus dem Gebiet Akmolinsk, von wo 1902 467000 Pud und 1903 494000 Pud Butter zur Ausfuhr gelangten. Es folgen sodann das Gouvernement Orenburg, das Gebiet Ssemipalatinsk und Gouvernement Jenisseisk, welche geringere Mengen von Butter, nicht über 50000 Pud, im Jahr exportieren.

Die ersten zwei Butterfabriken erschienen im Gouvernement Tobolsk im Jahre 1894. Von diesem Jahre an wuchs ihre Zahl allmählich. 1895 wurden noch fünf Fabriken im Gouvernement Tobolsk und zwei im Gouvernement Orenburg eröffnet. Im Gouvernement Tomsk wurden die ersten drei Butterfabriken im Jahre 1896 errichtet. Dann folgten Fabriken im Gebiet Akmolinsk (1897), Ssemipalatinsk (1899) und endlich im Gouvernement Jenisseisk (1900). Nach offiziellen Daten zählte man bis zum Jahre 1902 einschließlich an Butterfabriken: Im Gouvernement Tomsk 1298, im Gouvernement Tobolsk 680, Orenburg 56, im Gebiet Akmolinsk 55, im Gebiet Ssemipalatinsk 26 und im Gouvernement Jenisseisk 15, im ganzen also 2130.

Die Butterfabrikation hat die Einfuhr von landwirtschaftlichen Maschinen nach Sibirien bedeutend gesteigert. Während der Wert der nach Sibirien importierten landwirtschaftlichen Maschinen im Jahre 1897 537855 Rbl. betrug, erreichte er im Jahre 1902 eine Summe von 5461295 Rbl. und im Jahre 1903 eine solche von 9519830 Rbl.

Indien und Australasien.

Hebung der Seidenzucht in Indo-China.

Das Generalgouvernement von Indochina hat folgende Maßnahme zur Hebung der Seidenzucht in dieser Provinz getroffen:

1. Steuerfreiheit bezw. Steuerermäßigung für die mit Maulbeerbäumen bepflanzten Flächen für eine Reihe von Jahren, je nachdem die Pflanzungen auf angeschwemmtem oder auf Hochland angelegt sind.
2. Schaffung von Provinzialpreisen für die besten Kulturen, für die besten Maulbeerbaumpflanzungen und besonders für solche Pflanzer, welche gleichzeitig Lehrer sind.
3. Im Anschluß an die Preisausstellungen sollen an Mandarine und Eingeborene, die sich durch ihre Erfolge auf diesem Gebiete hervorgetan haben, Ehrenpreise verteilt werden.

Außerdem soll demnächst eine Seidenraupeneier-Zuchtanstalt in Phu-Lang-Thuong angelegt werden, von welcher

kostenfrei auserwählte Sorten nach Tonkin und Anam weitergegeben werden sollen. Sodann wird ein Beamter der Ackerbaudirektion Cochinchina und Kambodscha bereisen, um eventuell die Schaffung ähnlicher Maßnahmen auch für diese Gebiete vorzubereiten.

Neu entdeckte Eisenerzlager.

Nach telegraphischen Mitteilungen aus Kalkutta sind in den Zentralprovinzen neue Funde von Eisenerz und Aluminium gemacht worden, die aller Wahrscheinlichkeit nach von besonderer Bedeutung sein dürften. Es hat sich bereits eine mit den erforderlichen Mitteln ausgestattete Gesellschaft zur Erwerbung der betreffenden Ländereien gebildet.

Ostasien.

Elektrische Lichtanlagen in Tientsin.

Die erste elektrische Beleuchtungsanlage größeren Stils ist in Tientsin von der Verwaltung der französischen Niederlassung im Jahre 1902 geschaffen worden. Diese hatte bereits im Jahre 1899 die Einführung der elektrischen Beleuchtung unter Annahme eines Bedarfs von 900 Lampen für öffentliche und private Zwecke beschlossen und das erforderliche Material einschließlich der Maschinen von 90 Pferdekräften bei der französischen Gesellschaft Société d'Eclairage Electrique in Paris bestellt; die Ausführung der Bestellung war aber durch die Unruhen des Jahres 1900 unterbrochen worden. Im Jahre 1901 ist der Plan mit Rücksicht auf die inzwischen erfolgte Ausdehnung der französischen Niederlassung und den verstärkten Bedarf in erweiterter Form wieder aufgenommen worden durch Bestellung von drei Maschinen zu insgesamt 150 Pferdekräften bei der genannten Gesellschaft. Hierzu ist im Jahre 1903 eine vierte Maschine zu 200 Pferdekräften gekommen. Am 1. Juli 1902 ist die neue Lichtquelle in Tätigkeit getreten, durch die gegenwärtig die Straßenbeleuchtung in der französischen Niederlassung mit 150 Lampen zu 20 Kerzenstärken und die Beleuchtung für private Zwecke, zum Teil auch in den an die französische Niederlassung angrenzenden Häusern der englischen Niederlassung mit über 3000 Lampen zu 10 Kerzenstärken versehen wird. Zu entrichten sind für 1—10 Lampen zu 10 Lichtstärken je 0,8 Cents für die Stunde. Dieser Einheitspreis vermindert sich bei 10—50 Lampen auf 0,75 Cents, darüber hinaus auf 0,7 Cents Bei Berechnung nach dem Elektrizitätsmesser sind 0,3 Cents für die Hektowattstunde zu bezahlen. Die hieraus fließenden Einnahmen der Gemeindeverwaltung beliefen sich im Jahre 1903 auf über 9000 $, der Reinverdienst aus dem Elektrizitätswerke auf rund 4000 $.

Außer der vorstehend erwähnten Einrichtung befinden sich gegenwärtig nur noch zwei kleinere elektrische Beleuchtungsanlagen im Betriebe, eine im Jahre 1903 durch Vermittlung der Firma Arnhold Karberg & Co. von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gelieferte, durch einen Petroleummotor von 40 Pferdekräften in Tätigkeit gesetzte, im Yamen des Generalgouverneurs mit 400 Lampen und eine im Herbst 1904 in Tätigkeit getretene in dem ersten Hotel am Platze, Astor House, deren zwei Petroleummotoren zu je 25 Pferdekräften von der Deutzer Gasmotorenfabrik von Otto in Deutz und deren Beleuchtungskörper von F. C. Jenkins in Hamburg bezogen worden sind. Beide Anlagen arbeiten zur Zufriedenheit. Eine weitere elektrische Beleuchtungsanlage, die im Jahre 1903 der Hauptsache nach aus vorgefundenen Beständen in der von den deutschen Truppen in Besitz genommenen früheren chinesischen Universität in Betrieb gesetzt worden war, ist nach kurzer Zeit als unwirtschaftlich und schlecht funktionierend wieder aufgegeben worden.

In der Chinesenstadt ist eine allgemeine elektrische Lichtanlage für Straßenbeleuchtung und private Zwecke in Verbindung mit dem Betriebe elektrischer Bahnen von der belgischen Gesellschaft Compagnie de Tramways et d'Eclairage de Tientsin vorgesehen.

Die Verwaltung der englischn Niederlassung ist im Jahre 1902 der Frage der Einführung elektrischer Beleuchtung näher getreten. Im Gegensatz zu der französischen Niederlassung ist es für angezeigt erachtet worden, den Betrieb des Elektrizitätswerkes nicht selbst in die Hand zu nehmen, sondern einem Unternehmer zu überlassen. Von verschiedenen Angeboten, darunter auch einem der vorgenannten belgischen Gesellschaft, ist das der Gesellschaft, obwohl dem Kostenpunkte nach ungünstige angenommen und Ende des Jahres 1903 unter gleichzeitiger Erneuerung des über die Versorgung mit Gas abgschlossenen Vertrags auf weitere 15 Jahre ein Abkommen getroffen worden, dessen wesentlichste Bestimmungen folgende sind:

Der unter dem Namen The Tientsin Gas and Electric Light Company auftretenden Gesellschaft ist für 15 Jahre von Eröffnung des Betriebes an das ausschließliche Recht zur elektrischen Beleuchtung der alten englischen Niederlassung und ihrer Erweiterung (Extrakonzession) für öffentliche und private Zwecke zugesprochen worden mit Ausnahme privater Anlagen innerhalb eines Grundstücks. Die Gesellschaft hat sich dagegen verpflichtet, ausgenommen im Falle höherer Gewalt, die elektrische Beleuchtungseinrichtung innerhalb 18 Monaten fertigzustellen und nach Ablauf dieser Frist die elektrische Kraft für Beleuchtungs- und Bewegungs- (für Motoren und Windfächer) Zwecke zur Verfügung zu halten, und zwar für die Straßenbeleuchtung zum Preise von jährlich 89,90 $ für die Lampe von 32 Kerzenstärke unter Annahme einer täglichen Brennzeit von 10 Stunden, für öffentliche und private Innenbeleuchtung zum Preise von 36 Cents für die Board of Trade-Einheit. Diese Preise sollen eine Verminderung auf 89 $ und auf 33 Cents erfahren, sobald die Gesellschaft während dreier Jahre eine Durchschnittsdividende von 12 % erzielt haben wird. Eine Ausdehnung des Vertrages auf die ferneren Erweiterungen der englischen Niederlassungen (Southern Extension und Extra Mural Extension) ist vorgesehen. Für den Fall der Ausdehnung des Betriebes außerhalb der englischen Niederlassung, was wegen des ins Auge zu fassenden Anschlusses der deutschen Niederlassung an die Anlage von Wichtigkeit ist, sollen keine niedrigeren Preise gewährt werden als in der englischen Niederlassung selbst. Die Gesellschaft soll von allen Gemeindeabgaben, außer auf Grund und Boden und Gebäude, frei sein; Streitigkeiten sollen durch ein Schiedsgericht Erledigung finden, das zur Hälfte aus Gemeinderatsmitgliedern, zur anderen aus Vertretern der Gesellschaft bestehen soll.

Die Gesellschaft, die sich unter ihrem neuen Namen im vergangenen Sommer in Hongkong hat registrieren lassen, hat wegen Einrichtung der Anlage im Juli 1904 mit dem Vertreter der Firma Arnhold Karberg & Co. in Tientsin einen Vertrag abgeschlossen, aus dem folgendes von allgemeinem Interesse ist.

Die Firma hat sich verpflichtet, gegen Zahlung von 14 000 Pfd. St. innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten auf einem von der Gesellschaft in der englischen Extrakonzession zur Verfügung gestellten Grundstücke die Kraftstation zu errichten, das zwischen der Gesellschaft und der britischen Gemeindeverwaltung verabredete Drahtnetz zu legen und Lampen für die Straßenbeleuchtung (209 einfache und für das Uferbollwerk 23 Doppellampen je zu 32 Lichtstärken) zu besorgen. Die Firma hat sich ferner verpflichtet, die Privatanschlüsse zu noch vereinbarenden Preisen herzustellen.

In Erfüllung dieses Vertrages hat die Firma das für die Kraftstation in Aussicht genommene Gebäude errichten lassen. Die erforderlichen Dampfmaschinen von 350 Pferdekräften werden von einer englischen Firma, die elektrische Anlage, die Bedienung von 2500 Lampen zu 16 Lichtstärken vorsieht, durch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft bezogen. Bei der zu erhoffenden rechtzeitigen Fertigstellung wird die Versorgung der englischen Niederlassung mit elektrischem Licht im Juli dieses Jahres ihren Anfang nehmen.

Besteuerung von Somatose in Japan.

Nach der bisher üblichen Auslegung des japanischen Geheimmittelgesetzes vom Januar 1877 (abgeändert durch Gesetz No. 14 vom Februar 1900) sind künstliche Nährpräparate wie „Somatose" nicht als Geheimmittel betrachtet worden.

Die japanische Regierung soll nun beabsichtigen, in der kommenden Parlamentstagung einen Gesetzentwurf einzubringen, durch den die Begriffsbestimmung für Geheimmittel so abgeändert wird, daß sie auch künstliche Nährpräparate, wie z. B. Somatose, umfaßt. Die Umschließung von Somatose würde alsdann nach dem Gesetz, betreffend die Stempelabgaben für Geheimmittel, von dem Verkäufer mit einer Stempelmarke im Betrage von 10. v. H. des Verkaufspreises zu versehen sein.

Ausschreibungen.

Die Konzession für eine Straßenbahn von der Station Rodjoso nach Winangan (Java) ist bei der Niederländischen Kolonialregierung in Antrag gebracht worden. Nähere Auskunft dürfte die Nederlandsche Handels-Maatschappij in Pasoeroean geben können.

Der Bau einer Anzahl neuer Rohrzuckerfabriken und -Raffinerien auf Java wird von einer Gruppe einflußreicher Kapitalisten geplant. Nähere Auskunft dürfte C. Kraay in Amsterdam geben können.

(Commercial Intelligence.)

Angebote auf den Bau einer Brücke über den Kushalgarh (Britisch-Indien) mit 2 Spannweiten von 471 und 303 Fuß werden von der Direktion, General of Stores, India Office, Whitehall, London S. W. bis zum 14. Februar 1905 entgegengenommen.

(Commercial Intelligence.)

Projektierte elektrische Anlagen in Britisch-Indien. Die Punjab Power Association, eine Vereinigung britischer Kapitalisten, plant die Ausnutzung der großen, besonders aus den Bewässerungskanälen resultierenden Wasserkräfte in Punjab zu elektrischen Beleuchtungs- und Kraftzwecken. Zunächst sollen die wichtigen Handelsplätze Lahore und Amritsar mit Elektrizität versehen werden. Behufs Erlangung der nötigen Konzessionen sind Verhandlungen mit der indischen Regierung eingeleitet worden. Thomas Higham, ein früherer Regierungsbeamter, ist zurzeit zur Wahrnehmung der Interessen der Gesellschaft in Lahore anwesend. (Commercial Intelligence.)

Lieferung von Kohlen nach der Türkei. Am 1. März 1905, 12 Uhr mittags, wird die Ottomanische Gesellschaft der Eisenbahn von Damaskus—Hama und Verlängerungen (Société Ottomane du Chemin de fer Dams—Hama et Prolongements) in Beirut die Lieferung von 2000—2500 t einmal gesiebte Steinkohlen vergeben. Außer Cardiff- wird andere Kohle zugelassen, doch muß bezüglich der letzteren eine genaue Analyse vorgelegt werden. In dem gleichen Termin erfolgt auch die Vergebung einer Lieferung von 2000 bis 2500 t Briketts. Die Lieferungsbedingungen können von Interessenten während der nächsten 14 Tage im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstraße 74, Zimmer 174, eingesehen werden.

Konzessionierung elektrischer Anlagen in den Residentschaften Palembang und Pasoeroean.

Der „Javasche Courant" enthält eine Anzahl neuer Konzessionen für elektrische Anlagen.

Eine davon bezieht sich auf die Erleuchtung der Stadt Palembang (60 000 Einwohner), Hauptstadt der gleichnamigen Residentschaft auf Sumatra. Konzessionär ist ein pensionierter Aufseher des Waaterstaat namens C. G. J. Gersen in Buitenzorg. Die Konzession ist, wie gewöhnlich, auf 30 Jahre erteilt worden. Dieselbe verfällt, wenn die Anlagen nicht innerhalb eines Jahres von der Erteilung der Konzession ab in Betrieb gesetzt werden. Die Kraftstation wird auf dem rechten Ufer des Soengei Sekanah in der Nähe seines Einflusses in den Moesi angelegt. Sie erzeugt Wechselstrom von 3000 Volt Spannung, der in Gebrauchsstrom von höchstens 240 Volt umgewandelt wird.

Nach Ablauf von 10 Jahren können die Anlagen gegen Vergütung ihres Wertes verstaatlicht werden.

Die übrigen Konzessionen sind dem Landesadvokaten J. Schoutendorp erteilt worden. Sie betreffen die Beleuchtung einer Anzahl kleinerer Städte in der Residentschaft Pasoeroean in Ostjava, nämlich Sisir (auch Batoe genannt), Singasari, Prigen, Lawang, Bangil und Pasoeroean, die Hauptstadt der Residentschaft selbst, und stehen offenbar im Zusammenhange mit den bereits früher erteilten Konzessionen.

Für die Beleuchtung und die Zuführung von Gebrauchsstrom für den Antrieb von Maschinen, womit die Ortschaften gleichfalls versehen werden sollen, gelten dieselben Vorschriften wie bei der früher erteilten Konzession. Der Strom wird von der Hauptleitung nach Soerabaja abgeleitet und von der dortigen Transformatorenstation in Drehstrom von 220 Volt Spannung für Glühlampen und von 3000 Volt Spannung für Bogenlampen, sowie in durchlaufenden Strom von 550 Volt Spannung für Kraftübertragung umgewandelt.

Nach Verlauf von 10 Jahren können auch diese Anlagen verstaatlicht werden.

Nach diesen Konzessionsverleihungen zu schließen, scheint die hinter dem Advokaten Schoutendorp stehende Gesellschaft oder Gruppe alle in erreichbarer Nähe der Wasserkraftstationen am Brantas und den Flüßchen Djeklong und Tjerme, sowie im Bereich der Fernleitung nach Soerabaja liegenden Ortschaften mit elektrischem Licht und elektrischer Kraft versehen zu wollen.

(Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Batavia.)

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, Mai. | No. 8. | IV. Jahrgang.

Der französisch-siamesische Vertrag vom 13. Februar 1904.

Von Oberstleutnant v. Kleist.

I.

Der russisch-japanische Krieg fesselt die allgemeine Aufmerksamkeit derartig, daß gleichzeitige Veränderungen in der Organisation der kolonialen Verwaltung oder politische Abmachungen anderer Staaten zurücktreten, wenngleich sie nicht nur nationale, sondern hohe internationale Bedeutung für die Zukunft in sich schließen. So bleibt die große Tätigkeit der französischen Kolonialpolitik viel zu unbeachtet, denn sie beschränkt sich nicht nur auf die Erledigung höchst bedeutsamer wirtschaftlicher Aufgaben, sie erweitert durch diplomatische Verträge, eigennützig und zielbewußt die günstige politische Lage ausnutzend, zum mindesten ihre Interessensphäre.

Im Anfange 1904 oder des „vergangenen Jahres" vollzog Frankreich fast gleichzeitig zwei ungemein weitreichende Verträge. Am 13. Februar 1904 wurde von den Bevollmächtigten der Republik Frankreich und des Königreiches Siam zu Paris der Vertrag unterzeichnet, durch welchen Frankreich unter ansehnlicher Gebietserwerbung am mittleren und unteren Mekong Herr dieser Wasserstraße wird und von Siam Zugeständnisse erlangt, welche die Selbständigkeit dieses Staates beeinträchtigen, das französische Element zum Nachteil aller anderen Nationen bevorzugen und eine stete Möglichkeit bieten werden, erwünschte Streitigkeiten vom Zaune zu brechen. Es ist der Zweck dieser Abhandlung, die geschichtliche Entwicklung und den nunmehr ratifizierten Abschluß des Vertrages zwischen Siam und Frankreich darzulegen. Ein zweiter hochwichtiger Vertrag ist das französisch-englische Abkommen zur Schlichtung kolonialer Streitigkeiten, durch welches Frankreich die Stelle des Vormundes, eines Protektors für Marokko eingeräumt wird, so daß ganz Westafrika vom Mittelmeere bis zum Golf von Guinea und bis zum Atlantik eine unermeßliche Domäne der Republik Frankreich wird.

Das Novemberheft der Zeitschrift Asien brachte eine Beleuchtung des Vertragsentwurfes zwischen Frankreich und Siam vom Oktober 1902, gezeichnet mit V.-R., aus welcher Chiffre leicht der Name des Herrn Autors als der Schriftführer der deutsch-asiatischen Gesellschaft zu erkennen ist. Diese Abhandlung bringt auch die für die Beziehungen des Königreichs Siam zu seinen mächtigen Nachbarn England und Frankreich erforderlichen geschichtlichen Vorgänge zur Kenntnis.

Vergegenwärtigt man sich die jetzige politische Lage von Siam, so sehen wir es im Osten und Nordosten von dem französischen Kolonialreiche Indochina, im Nordwesten und Westen von Englisch Birma umschlossen, welches dem Kaiserreiche Indien angeschlossen ist. Siam verdankt seine politische Selbständigkeit wohl nur der wachsamen Eifersucht dieser beiden Nachbarn, deren keiner dem anderen einen Vorteil in dem reichen Lande gönnt, dessen Hauptstadt Bangkok durch seine Lage und alten Handelsbeziehungen die Handelsmetropole der hinterindischen Halbinsel repräsentiert.

Bis zum Anfange des 19. Jahrhunderts war Siam der lebenskräftigste Staat dieses Teiles Extrême-Orient und machte sein Expansionsbedürfnis auf Kosten des benachbarten Königreiches Kambodcha geltend, das von der Höhe seines Heldenzeitalters und seiner Kultur zu einem kraftlosen Staatswesen herabgesunken war. Vom Anfange bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts eroberte Siam die Provinzen Melonprey, Tonel Reap, Battambang, Sien Reap, Ankor, Bassac, das ganze reiche Mündungsgebiet des Mekong und seine mittleren Uferländereien, so daß dieser Strom eine siamesische Wasserstraße wurde.

Diesen Übergriffen des Stärkeren über den Schwächeren wurde ein Ende gemacht, als Frankreich 1863 das Protektorat über das Königreich Kambodcha und somit die Vertretung seiner Ansprüche übernahm, welche sein nunmehriger Schutzbefohlener an die verlorenen Gebiete hatte. Im selben Jahre 1863 erzwang der französische Admiral den Abschluß eines ersten Vertrages zwischen Frankreich und Siam, der die Grenzen beider Staaten regelte. Die großen politischen Ereignisse in Europa von 1864—71 behinderten die weitere Betätigung des kaiserlichen Frankreichs, nachdem 1867 ein zweiter Vertrag Frankreichs Vorherrschaft in den ehemals kombadchaischen Provinzen Battambang und Ankor anerkannt hatte. Frankreichs Interesse und Tätigkeit ruhte bis zum Anfang der achtziger Jahre in kolonialer Beziehung vollkommen, bis der Minister des Äußern Jules Ferry der großartigen Kolonialpolitik Frankreichs die Bahnen wies, welche die Republik bis zum heutigen Tage verfolgt.

Die Gleichgültigkeit und Teilnahmlosigkeit ihrer Vertreter weckten wiederum Siams Begehrlichkeit. 1868 war Siams König Monhut gestorben, ihm sein Sohn Chulalongkorn auf den Thron gefolgt. Geistig wohl veranlagt, europäisch gebildet, war er ein großer Bewunderer der Kultur des Westens und willens, sie seinem Lande zugute kommen zu lassen. Hatte Siam bisher ein ziemlich abgeschlossenes Dasein geführt, so trat es durch den wachsenden Dampferverkehr nach Ostasien bei der günstigen Lage von Bangkok,

dem Reichtume des Menambeckens in die Berechnung der Handelswelt. Diese Verhältnisse und die Geneigtheit des Königs, die Vorteile der europäischen Zivilisation seinem Lande auch zuteil werden zu lassen, hatten eine Reihe von Handelsverträgen mit den seefahrenden Nationen zur Folge. Sie führten bald eine große Zahl europäischer Abenteurer in das Land, besonders nach Bangkok, meist von der Begierde beseelt, sich rasch auf Kosten des Staates zu bereichern.

Namentlich England entsandte eine große Zahl dieser Glücksritter, denen Siam, im besonderen Bangkok das Feld einer ergiebigen Tätigkeit wurde. Schon seit 1825 hatte England auf der hinterindischen Halbinsel mit Eroberung des Reiches Pegu und des Hafens Perak festen Fuß gefaßt. Dann folgte die Besitznahme von Unterbirma mit dem Mündungsgebiete des Irawaddy und dem wichtigen Reisexporthafen Rangoon, nachdem Singapore schon vorher zum großen Welthandelsplatze emporgeblüht war.

Die Fortschritte Frankreichs in Kochinchina, Annam, Tonking veranlaßten 1855 England zur Besetzung der Straits Settlements und von Oberbirma, das in seinem nördlichen Teil nahe an das obere Yangtsebecken reicht. Dadurch, daß nun ganz Birma vom Golfe von Martaban bis Jünnan, der Südwestprovinz Chinas, englisches Gebiet geworden, schuf sich Großbritannien eine neue östliche Front, entlang des Irawaddy, für sein indisches Kolonialreich und umfaßte das Königreich Siam im Westen und Nordwesten, wie Frankreich durch Indochina sein begehrlicher Nachbar im Osten und Nordosten geworden war.

Die Selbständigkeit des Königreiches Siam erschien durch den Interessengegensatz dieser beiden nebenbuhlerischen Nachbarn stark gefährdet. Die Teilnahmlosigkeit Frankreichs an kolonialer Tätigkeit, das Streben Englands, auch Deutschlands, im Ausgange der achtziger Jahre, den Einfluß und Vorrang ihrer Landsleute zu heben, hatten Siam verleitet, Streitigkeiten an den Grenzen von Kambodcha und Annam mit Gewalt der Waffen zu seinen Gunsten zu erledigen, wobei es auf die mehr oder weniger geheime Unterstützung Englands gerechnet haben mochte. Diese Streitigkeiten fielen in die Jahre 1890/92, in eine Zeit, zu welcher der Kolonialpolitik Frankreichs Jules Ferry neues Leben gegeben hatte. Der kostspielige verlustreiche Tonkinesische Krieg neigte sich zugunsten Frankreichs seinem Ende zu, so daß französisch-annamitische Truppen die siamesischen zurückdrängten, welche schon Gebiete auf dem rechten Ufer des mittleren Mekong besetzt hatten. Hierbei ereignete es sich, daß der französische Offizier Grosguérin von dem siamesischen Offizier Phrayot im Quartier ermordet sein sollte. Diese Streitigkeiten und die Ermordung des französischen Offiziers gaben der französischen Regierung Veranlassung, Genugtuung zu fordern.

Obgleich Siam hierzu seine Bereitwilligkeit erklärte, wenn die Schuld des siamesischen Offiziers erwiesen sei, drang der französische Admiral, ohne sich auf eine Antwort einzulassen, mit zwei Kanonenbooten über die Menambarre, den schwachen Widerstand siamesischer Batterien nicht achtend, in den Menam ein, ankerte vor Bangkok angesichts des königlichen Palastes. Unter Androhung eines Bombardements erließ er ein Ultimatum: Zahlung einer Entschädigung von 3 Millionen Franken, Anerkennung der Rechte Annams und Kambodchas auf das linke Mekongufer, Bestrafung aller siamesischen Offiziere, die der Verletzung französischer Untertanen schuldig befunden würden.

In dieser bedrängten Lage fand der Hof keine Unterstützung bei England. Der König von Siam fügte sich der Zwangslage, sagte die Zahlung der geforderten Geldentschädigung zu und überließ alle von Siam noch innegehabten Gebiete auf dem linken Mekongufer südlich des 18. Grades nördlicher Breite an Annam und Kambodcha, d. h. an Frankreich. Zugleich sprach der siamesische Minister des Äußeren sein Bedauern aus, niemals eine Aufklärung über die vermeintlichen Ansprüche Frankreichs erhalten zu haben, und machte die Bestrafung des siamesischen Offiziers von dem gerichtlich zu erbringenden Beweise seiner Schuld abhängig. Der in Bangkok residierende Minister Pavie ging auf den Vorbehalt Siams nicht ein, verließ den Hof und blockierte mit drei Kanonenbooten den Golf von Siam. Der Hof befürchtete den Aufstand der Bevölkerung, die Fremdenkolonie die Ausschreitungen des Pöbels, die Handelswelt beklagte die Unterbrechung des Seeverkehrs, kurz die Lage wurde unerträglich. Der König nahm daher das Ultimatum ohne Vorbehalt an. Frankreich aber nutzte die Schwäche Siams zu einem weiteren Zugeständnis aus und verlangte als Garantie für die gewissenhafte Innehaltung der Friedensbedingungen das Besatzungsrecht in dem 200 km von der Hauptstadt entfernten Hafen von Chantaboon sowie die Zustimmung, daß Siam in einer Zone von 25 km auf dem rechten Mekongufer und in den Provinzen Battambang und Sien Reap keine Truppen unterhalte. Die Besatzung von Chantaboon war eine stete Bedrohung von Bangkok, die Zustimmung zu der Anerkennung einer neutralen Zone von 25 km längs des rechten Mekongufers bedeutete den Verlust der Schiffahrt auf diesem Strom und der Verzicht auf das Recht, in den neutralen Gebieten Truppen zu halten, verletzte Hoheitsrechte, so daß in diesen unkultivierten und unkontrollierten Gegenden die sich bildenden Räuberscharen eine Freistatt fanden, in der sie die Justiz Siams nicht ergreifen konnte. Dennoch nahm Siam auch diese schweren drückenden Bedingungen sofort an, und es kam endlich am 3. Oktober 1893 zu einem Friedensvertrage, welcher bis zu dem neuesten Vertrage die Grundlage für die Abmachungen bildete, unter welchen Frankreich und Siam bis zum 13. Februar 1904 gelebt hatten.

Das passive Verhalten des englischen Gesandten in Bangkok, die Vorteile Frankreichs aus dem Vertrage vom 3. Oktober 1893 und die Nachteile, die den Vertretern des englischen Unternehmungsgeistes drohten, führten zu sehr erregten Verhandlungen im englischen Parlament, welches dem Ministerium Rosebery die indifferente Haltung zum Vorwurf machten, und ferner zu langwierigen Auseinandersetzungen zwischen England und Frankreich über die Abgrenzung ihrer Interessensphären in Hinterindien. Vergeblich waren die englischen Bemühungen, Siam zu einem neutralen Pufferstaate zwischen Birma und Indochina zu machen, bis endlich am 15. Januar 1896 eine Konvention der beiden Mächte die Neutralität nur des Menambeckens festsetzte. Der Begriff des Menambeckens aber deckt sich nicht mit den Dimensionen der Gebiete, über welche Siam seine Hoheitsrechte ausübte und die Einigung „Konvention Frankreichs und Englands“ erfolgte ohne die Zustimmung und über den König Chulalongkorn hinweg.

Dampfschiff-Verbindungen nach dem Orient und die Bagdadbahn.

Von Oberst A. Janke.

II.

Wöchentlich einmal fährt im Laufe des Winters ein österreichischer Lloyddampfer von Smyrna um Kleinasien herum nach Syrien und Ägypten. Es ist die sogenannte Syrisch-Karamanische Linie A und B, von denen letztere in der Zeit von Ende April bis Oktober eingestellt wird, so daß alsdann nur alle 14 Tage Fahrgelegenheit sich bietet. Die Fahrt zwischen dem Festlande und den Sporaden ist eine der reizvollsten, die es geben kann. Überall sieht man wenigstens aus der Ferne Gegenden, welche in der Geschichte eine Rolle gespielt haben. Man berührt Chios und das gegenüberliegende Tschesme, in dessen Bucht am 5. Juli 1770 die türkische Flotte von der russischen verbrannt wurde. Die Ruinenstätten von Ephesus und Milet erinnern an die Blütezeit Ioniens, aber auch an die Veränderungen, welchen die Küste seitdem ausgesetzt gewesen ist. So ist z. B. die Insel Lade, bei welcher 495 v. Chr. eine Seeschlacht zwischen den Ioniern und Persern stattfand, heute ein Erdhügel, und der Latmische Meerbusen ein Binnensee geworden. Zwischen den beiden Ruinenstätten liegt Samos, gegenüber das durch die Schlacht vom Jahre 479 v. Chr. bekannt gewordene Vorgebirge Mykale mit dem neu ausgegrabenen Priene beim heutigen Samsun. Westlich von Milet liegt die Insel Tragia, heute Gaidaronisi, welche an den Seesieg des Perikles 440 v. Chr. erinnert. Der Insel Kos gegenüber liegt Halikarnass, die Vaterstadt des Herodot, heute Budrun mit seiner uneinnehmbaren Burg Salmakis und dem Mausoleum, sowie am Kap Triopion, heute Krio, Knidos, die Kultusstätte der Aphrodite und Schauplatz der Seeschlacht, in welcher 394 v. Chr. die Athener und Perser unter Konon die Spartaner unter Pisander besiegten. Das Löwendenkmal, welches Newton 1858 bei Knidos entdeckte und welches sich jetzt im British Museum zu London befindet, soll nach ihm an diese Seeschlacht erinnern. Auch bei der gegenüberliegenden Insel Syme fand 412 v. Chr. eine Seeschlacht zwischen der athenischen und peloponnesischen Flotte statt.

In Rhodos ist so lange Aufenthalt, daß man an Land gehen kann. Während auf dem Festlande schneebedeckte Berge erscheinen und auch das Innere der Insel gebirgig ist, zieht sich die Stadt Rhodos amphitheatralisch und malerisch einen Hügel aufwärts, auf welchem sich vereinzelte Palmen, Mühlen und 5 Minaretts scharf vom Horizont abheben. Das Klima ist sprichwörtlich schön; nach Meinung der Alten gab es keinen Tag, an dem die Sonne ihr Rhodos nicht anlächelte. Der Handel der Stadt (11300 Einw.) ist unbedeutend. Der große Hafen wird von mittelalterlichen Befestigungen eingeschlossen und von Türmen flankiert, der kleine westliche ist versandet. Ein türkisches Torpedoboot ist in ihm als Hoheitszeichen stationiert.

Ein schönes Tor führt in das Innere der Stadt, in welcher uns namentlich die alte, jetzt fast ganz verwaiste Ritterstraße interessiert. Fast an jedem Hause finden sich Wappen und Kreuze der Johanniterritter, welche nach ihrer Vertreibung aus Palästina von 1310—1522 hier residierten und daher Rhodiser Ritter genannt wurden. Am häufigsten kehren die Jahreszahlen 1518 und 1519 wieder. Die anstoßenden Gassen sind von Bogen und Gewölben überdeckt. Erdbeben und eine Pulverexplosion 1856 haben einen Teil der Stadt zerstört. Das Judenviertel macht einen sauberen Eindruck. Die von Christen bewohnte Vorstadt liegt mitten im üppigsten Grün.

Bei der Weiterfahrt erblickt man die lykische Küste mit dem schneebedeckten 3150 m hohen Ak Dagh und anderen, fast gleich hohen Gipfeln im Hintergrunde. Man passiert die Inseln Castelorizo, das alte Megiste, und Kap Khelidonia, das promontorium sacrum der Alten mit 5 Inselchen. Olympos, wo 654 eine Seeschlacht zwischen Sarazenen und Byzantinern stattfand, Phaselis am Fuß des 2400 m hohen Takhtal Dagh oder Solyma, wo Alexander der Große den gefährlichen Küstenweg einschlug, und der Busen von Adalia bleiben links liegen. Alsdann erscheint die Küste von Cilicien mit dem Taurus im Hintergrunde. Im Süden sind die Umrisse von Cypern sichtbar. Hinter dem Kap Anamur, dem südlichsten Punkte von Kleinasien, erhebt sich der Mons Imbarus bis 1800 m und es folgt der kleine Hafenort Kilindria, der den Verkehr mit Cypern vermittelt und im Aufschwunge begriffen ist.

Am vierten Tage nach der Abfahrt von Smyrna wirft der Dampfer Anker auf der Reede von Mersina, die wenig geschützt ist. Die Schiffe müssen 1—2 km von der Küste ankern; die Landung ist zuweilen bei starkem Südwinde infolge der Brandung tagelang unmöglich. Auch französische (Messageries maritimes), russische, türkische (Mahsûse) und ägyptische Dampfschiffe (Khedivieh) berühren auf ihren Fahrten von Smyrna nach Ägypten und umgekehrt Mersina. Die Küste ist von hellbraunen, niedrigen Sandhügeln begleitet; dahinter sieht man hellgraue Berge mit vereinzelten Bäumen, dann eine innere Reihe mit dichtem Walde und dahinter die höchsten Ketten des Bulghar Dagh im ewigen Schnee.

Die Stadt macht sowohl vom Meere als im Innern einen freundlichen Eindruck, ist aber von Ende Mai ab so ungesund, daß die Bewohner in das Gebirge flüchten. Der antike Name ist nicht bekannt; das alte Zephyrion, welches Strabo als gleichen Namens mit dem anderen am Kalykadnus erwähnt, lag in der Nähe. Ruinen an der Küste scheinen von ihr herzurühren.

Mersina hat sich seit der ägyptischen Okkupation und dem Krimkriege aus einem Dorfe zu einer Handelsstadt von 15000 Einwohnern entwickelt. Die Umgegend ist gut angebaut; man sieht Wein, Orangen, Granaten, Pfirsiche, Bananen, Maulbeerbäume. Als Hafenstadt von Tarsus führt sie bedeutende Mengen von Getreide, Baumwolle und anderen Erzeugnissen der reichen cilicischen Ebene aus. Die Baumwollenausfuhr ist zurzeit Gegenstand verschiedener Bestrebungen, welche den deutschen Baumwollenmarkt vor der Überschwemmung mit amerikanischer Baumwolle zu schützen suchen.

Von den Einwohnern sind die meisten griechische Christen; einen Teil bilden die aus Syrien eingewanderten Ansariyeh oder Nusairiyeh, auch Fellahîn genannt, weil sie gute Ackerbauer sind.

Eine Stunde südwestlich von Mersina liegen die Ruinen von Soli oder Pompejopolis. Die gute Fahrstraße überschreitet zuerst der Sunturaz Tschai, der im Sommer leer,

im Winter Überschwemmungen anrichtet. Er mündet am Kap Zephyrion, wo ein Leuchtturm steht. Nach einer Stunde ungefähr erreicht man das von den Eingeborenen Hakmun genannte Flüßchen Liparis. Die Gegend ist ungesund, daher wenig bewohnt; in den Bergen sieht man Schlösser aus der Kreuzfahrerzeit. In einer kleinen halben Stunde von der hohen Steinbrücke aus erreicht man zu Fuß die Ruinen, welche von den Eingeborenen Oeran oder Wiran-Schehir, d. h. ruinierte Stadt genannt werden. Ein unbedeutender Teil der Ruinen liegt auf dem linken Ufer des Hakmun und soll nach Langlois von dem älteren Soli herrühren, während Heberdey dieses eher 20 Minuten nördlich der Brücke bei Tauschan-Oeren ansetzen möchte, von wo Pompejus es alsdann an das Meer verlegt habe.

Am rechten Ufer des Hakmun ist namentlich eine Reihe von 28 etwa 9 Meter hohen, starken Säulen aus dunklem Kalkstein weithin sichtbar. Es sind die Reste einer großartigen Hallenstraße, welche mit je 100 Säulen auf jeder Seite von dem Nordtor bis unmittelbar an das Meer führte, 450 m lang, 4,50 m breit und nach den Anzeichen am Hafen wahrscheinlich überdeckt war wie bei Palmyra, Bostra, Gerasa und Antinoe. Die Westreihe ist fast ganz zerstört, wie es heißt, durch ein Erdbeben unter Justinian. Die Dimensionen der teilweise kannelierten Säulen sind nicht überall gleich, die Kapitäle sind korinthisch, aber auch in sich verschieden. Man findet zwischen den Voluten Tiere und andere Ornamente. Zuweilen erinnern Viktorien und Palmen an den Triumph des Pompejus. Die Arbeit ist wenig sorgfältig und zeugt schon von Verfall. Davis verlegt die Zeit der Erbauung in das zweite Jahrhundert, Heberdey in die erste Zeit nach Pompejus. An einem großen Teile der Säulen sieht man etwa in drei Viertel der Höhe der Innenseiten Ansätze oder Konsolen, auf welchen Büsten oder Statuen mit jetzt unleserlichen Unterschriften gestanden haben.

Während die Hallenstraße im Norden sich in einer gepflasterten Straße fortsetzt und von einem Aquädukt begleitet war, stößt sie im Süden an ein Hafenbassin, welches in elliptischer Form 187 m breit, 475 m lang durch starke Mauern eingeschlossen war. Dieselben bestehen aus gelbem Kalkstein, sind 16 m breit, 2 m hoch und werden durch eiserne Klammern miteinander befestigt. Nur der südlichste Teil zwischen den Molenköpfen ist noch mit Wasser bedeckt und gestattet kleinen Fahrzeugen das Anlegen. Der größere nördliche Teil des Hafenbassins ist versandet und in Ackerland verwandelt. In der Nähe des Hafens steht eine einzelne Säule außerhalb der Front der anderen als Rest einer größeren Anlage. Außer den Säulen sind noch unbedeutende Reste eines Theaters, Tempels und Aquädukts sowie von Stadtmauern und Gräbern vorhanden. Alles ist mit dichtem Buschwerk von Stechpalmen, Oleandern und Myrten verdeckt. Alexandrette und Mersina sind aus dem Steinmaterial von Pompejopolis, namentlich aus den Fußbodenquadern der Hallenstraße erbaut.

Auf einem Hügel am Meere, etwa 10 Minuten von den Ruinen entfernt, wird das Grab des Aratus gezeigt, der aus Soli stammte (315—245 v. Chr.) und ein astronomisches Gedicht „Phänomena" geschrieben hat.

Soli war eine Anlage der Achäer und Rhodier von Lindus. Alexander der Große begab sich von Tarsus dorthin und veranstaltete zur Feier seiner Genesung große Festspiele. Tigranes verpflanzte nach Zerstörung der Stadt die griechischen Bewohner um 80 v. Chr. nach dem neugegründeten Tigranocerta. Pompejus ließ sie wiederherstellen, siedelte die übrig gebliebenen Seeräuber dort an und veränderte ihren Namen in Pompejopolis.

Deutsche Zeitungen in Ostasien.

In letzter Zeit hat das deutsche Zeitungswesen in Ostasien einen ganz bedeutenden Aufschwung genommen. Während viele Jahre hindurch das einzige deutsche Blatt im fernen Osten „Der ostasiatische Lloyd" war, sind jetzt eine ganze Reihe deutscher Blätter in Ostasien vorhanden. Die Deutschen fangen also an, sich auch in dieser Hinsicht, wo sie bislang fast vollständig von der englischen Presse abhängig waren, auf eigene Füße zu stellen. —

Auf chinesischem Boden — ich rechne hier in dieser Zusammenstellung der Einfachheit halber unser Pachtgebiet Kiautschou dazu — erscheinen 2 Tageszeitungen, 2 Wochenblätter und 1 Monatsschrift; auf japanischem Boden 1 Wochenblatt und eine Zeitschrift ohne festen Erscheinungstermin. Das führende Blatt hier draußen ist nach wie vor „Der ostasiatische Lloyd", das „Organ der deutschen Interessen im fernen Osten". Diese Zeitschrift, die jetzt in ihr neunzehntes Lebensjahr getreten ist, ist hier draußen und zu Hause zu bekannt, als daß sich verlohnte, noch näher darauf hinzuweisen. In Schanghai, dem Zentralpunkt des ostasiatischen Handelslebens, erscheinend, hat sie ihre Leser in allen Teilen der Erde, wo Deutsche sich befinden, in der alten wie in der neuen Welt. „Der ostasiatische Lloyd" hat es durch seine Rührigkeit dahin gebracht, daß er sich in seinen telegraphischen Nachrichten vollkommen unabhängig gemacht hat von den Reuterschen Telegrammen und so nicht nur einseitig gefärbte Nachrichten nach hier draußen gelangen. Ja, noch mehr: um die neuesten Nachrichten dem Publikum schneller zugänglich zu machen, als es durch ein Wochenblatt möglich ist, hat er seit mehr als einem Jahre an vier Orten, nämlich in Schanghai, Tsingtau, Tientsin und Peking eigene tägliche Telegrammausgaben eingerichtet, die (außer in Tsingtau) gleichzeitig in englischer Sprache gedruckt werden, um ihnen auch über den Kreis der Deutschen hinaus Verbreitung zu verschaffen. (Die Telegrammausgabe in Hankau ist leider wegen zu mangelhafter Unterstützung durch Abonnement wieder eingegangen.) Diese tägliche Telegrammausgabe ist eine sehr dankenswerte Neuerung; sie hilft doch die Entfernung von der Heimat ganz wesentlich zu überbrücken, und das Neueste von dem, was in der Welt vorgeht, möchte doch jeder immer gern recht schnell erfahren. Das andere Wochenblatt in China ist zwar eigentlich ein Soldatenblatt, es ist die „Brigade-Zeitung", „Wochenblatt für die Angehörigen der Ostasiatischen Besatzungsbrigade", in Tientsin erscheinend. Sie wird natürlich in erster Linie von den Soldaten in Tschili und im Kiautschougebiet gelesen. Sie gibt dem Soldaten für billiges Geld — 10 cents die Woche — durch passende Auswahl aus allen möglichen Zeitungen des In- und Auslandes eine gute Übersicht über alle wichtigen Ereignisse des Erdenrundes, und auch Betrachtungen und witzige Ergüsse eifriger freiwilliger Mitarbeiter sorgen für Lern- und Lachstoff. Aber noch weiter geht ihr Kreis; eine große

Anzahl von Exemplaren geht in die Heimat an die früheren Angehörigen, die somit im Zusammenhang mit ihrem ehemaligen Truppenteil bleiben, und hält durch die vielen Mitteilungen über ostasiatische Verhältnisse dauernd das Interesse an China und unser größeres Deutschland wach und sorgt dafür, daß auch in diesen Kreisen der koloniale Gedanke sich ausbreite. Ganz stolz meldet die Zeitung am 30. Juli 1904 in poetischer Form:

Ihr lieben Leser aufgeguckt,
Wie wir, mit stolzen Mienen!
Die heutge Nummer ist gedruckt
Mit eigenen Maschinen.

Über die Entstehung des Blattes erfahren wir aus derselben Nummer: „Zur Zeit der Expedition gegen unsere gelben Freunde entdeckte ein findiger Leutnant im Tsungli-Yamen zu Peking eine Druckerei, und da sich bei den Angehörigen des Expeditionskorps der Mangel an Zeitungen schon oft schmerzlich fühlbar gemacht hatte, so kam besagter Leutnant auf den ingeniösen Gedanken — Leutnants haben bekanntlich immer gute Einfälle — eine Zeitung herauszugeben, die den Kameraden die Nachrichten aus der Heimat und die Neuigkeiten aus dem Reiche der Mitte vermitteln sollte. Mit der Auflösung des Expeditionskorps ging auch das kleine, auf dünnstem chinesischen Papier gedruckte Blättchen wieder ein. Bald nach Bildung der Ostasiatischen Besatzungsbrigade wurde der Gedanke wieder aufgenommen, für die in China weilenden deutschen Truppen eine Zeitung herauszugeben, und am 1. Januar 1902 erblickte die erste Nummer des „Wochenblatts für die Angehörigen der Ostasiatischen Besatzungsbrigade" das Licht der Welt."

Da „Der ostasiatische Lloyd" ihr den Abdruck seiner Telegramme in dankenswerter Weise gestattet hat, so bringt die Zeitung auch immer das neueste. Sehr lesenswert sind die Übersetzungen aus allen möglichen chinesischen Zeitungen, wie sie in keiner anderen Zeitung in Ostasien in dem Umfange und der guten Auswahl auch nur annähernd zu finden sind. —

In Tsingtau erschien bis Ende Dezember ebenfalls ein Wochenblatt, die „Deutsch-Asiatische Warte", das bald nach Besetzung der Kolonie sein Dasein begonnen hatte und sechs Jahre hindurch die Entwicklung der Kolonie durch Freud und Leid — glücklicherweise ist ja die Entwicklung der Kolonie nur eitel Freude gewesen — begleitet hat.

Gerade im letzten Jahre hatte sich die Zeitung recht herausgemacht — in früheren Jahren soll sie zwar pikanter gewesen sein, leider nur zu pikant und aggressiv — und zwar besonders dadurch, daß sie ein Beiblatt erhielt: „Die Welt des Ostens", „Altes und Neues aus den drei Kaiserreichen". Diese Beilage hat viele lesenswerte Aufsätze über die ostasiatische Kultur, neue gute Übersetzungen chinesischer Klassiker, Aufsätze über die Geographie und Geschichte Chinas, Proben chinesischer Poesie und Prosa aus alter und neuer Zeit gebracht.

Doch sie ging ein, weil ihr ein übermächtiger Konkurrent in dem neuen Tageblatt, den „Tsingtauer Neuesten Nachrichten" entstand. Dazu ist Tsingtau doch noch nicht groß genug, eine Wochenzeitung, ein Tageblatt, tägliche Telegramme und den „Ostasiatischen Lloyd" verdauen zu können.

Der Redakteur sagt in der letzten Nummer: „Durch Erscheinen der Tageszeitung wurde unseres Erachtens die „Deutsch-Asiatische Warte" keineswegs überflüssig, es wäre vielmehr für Tsingtau ganz nützlich gewesen, wenn neben dem deutschen Zeitungstrust, der ganz China umspannt, auch noch ein unabhängiges Blatt zur Vertretung der spezifischen Interessen Tsingtaus weiterbestanden hätte. Man schien diese unsere Ansicht in Tsingtau nicht zu teilen, wenigstens wandte man uns nicht die Unterstützung zu, die es ermöglicht hätte, auch weiterhin unser Blatt ohne Verlust erscheinen zu lassen. Wir sehen uns daher veranlaßt, die „Deutsch-Asiatische Warte" einstweilen eingehen zu lassen. Vielleicht werden wir zu gelegenerer Zeit wieder hervortreten."

Wir wollen es hoffen; es wäre das beste Zeichen, daß die Kolonie Tsingtau bedeutend gewachsen ist.

Was die beiden Tageszeitungen anlangt, so sind sie erst vor kurzem entstanden. Das „Tageblatt für Nord-China" erscheint seit dem 1. Oktober 1904 in Tientsin, die „Tsingtauer Neuesten Nachrichten" seit dem 1. November 1904. Daß man es überhaupt gewagt hat, zwei Tageblätter herauszugeben, zeigt, wie bedeutend das Deutschtum in China in den letzten Jahren erstarkt ist.

Die beiden Tageszeitungen stehen in einem ziemlich engen Zusammenhange mit dem „Ostasiatischen Lloyd", das wollen in den oben zitierten Sätzen die Worte von dem „deutschen Zeitungstrust, der ganz China umspannt" andeuten. Immerhin hat man bislang in den „Tsingtauer Neuesten Nachrichten" auch die Interessen der Kolonie gut vertreten.

Es ist ja nicht zu leugnen, daß darin, daß das gesamte deutsche Zeitungswesen gewissermaßen in einer Hand sich befindet, eine Gefahr liegt, daß alle Betrachtungen einen gewissen einseitigen Standpunkt erhalten, aber vorderhand wollen wir nur dankbar sein, daß es dem ungemein rührigen Herausgeber des „Ostasiatischen Lloyd", Herrn C. Fink, überhaupt gelungen ist, so viele Unternehmungen ins Leben zu rufen, die ohne Zweifel dazu beitragen werden, die Deutschen hier draußen immer mehr von anderen Nationen unabhängig zu machen und sie auch in dieser Hinsicht auf eigene Füße zu stellen. Der Vollständigkeit halber aufführen wollen wir hier noch das „Amtsblatt für das deutsche Kiautschougebiet", das seit dem 1. Januar 1900 wöchentlich einmal erscheint und bis August 1901 auch gleichzeitig eine Art Wochenzeitung bildete.

Auf japanischem Boden existiert nur ein politisches Blatt, (gegenüber neun englischen) das ist das Wochenblatt „Deutsche Japanpost", die am 26. April 1902 in Yokohama zum ersten Male erschien. Entstanden ist sie aus dem Bedürfnis der großen deutschen Kolonie in Japan, „das, was sie empfindet und zu sagen hat, auch in ihrer Muttersprache, also in einer deutschen Zeitung zum Ausdruck zu bringen". Da sie die einzige deutsche Zeitung auf japanischem Boden ist, so ist sie natürlich in ganz Japan überall da — wo sich ein Deutscher befindet, zu finden.

Wenn auch keine Zeitung im eigentlichen Sinne, so doch ihres wertvollen Inhaltes wegen höchst beachtenswert sind die „Mitteilungen der deutschen Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens".*)

Vor etwa $2^1/_2$ Jahren machten wir in dieser Zeitschrift (I. Jahrg. H. 7) eingehend auf den „Fernen Osten,

*) Es erscheint außerdem in Japan noch eine Missionszeitung in deutscher Sprache.

Illustrierte Zeitschrift zur Verbreitung der Kenntnis ostasiatischer Kultur und Verhältnisse" aufmerksam.

Diese vornehm ausgestattete Zeitschrift, die übrigens auch in englischer Sprache mit fast demselben Inhalt unter dem Titel „The East of Asia" erscheint, erschien 2 Jahre hindurch in Vierteljahrsheften. Dann trat eine längere Pause im Erscheinen ein. Schon fürchtete man, daß sie ihr Erscheinen aus Mangel an Unterstützung durch Abonnement für immer eingestellt habe. Doch es war nur eine Vorbereitung für eine Erweiterung. Schon beim Erscheinen des ersten Heftes sagte der Herausgeber — auch dieses Unternehmen wird von Herrn C. Fink in Schanghai geleitet — er hoffe, wenn die Zeitschrift Anklang finde, sie in eine Monatsschrift umzuwandeln. Diese Hoffnung hat sich erfüllt; seit Januar dieses Jahres erscheint sie in Monatsheften, und wir wollen hoffen, daß ihr nun um so mehr Wohlwollen und Unterstützung durch Abonnement zugewandt wird. Bei den guten Artikeln aus der Feder von wirklichen Chinakennern, die durch treffliche Illustrationen erläutert werden, bildet die Zeitschrift eine Fundgrube zur Belehrung über die Kultur Ostasiens, sowohl Chinas wie Japans und Koreas.

Das Bild, das hiernach das deutsche Zeitungswesen in Ostasien uns gibt, ist äußerst erfreulich, und wir wollen hoffen, daß die Deutschen hier draußen wie in der Heimat auch durch die materielle Unterstützung durch Abonnements und durch Mitarbeiterschaft und Propaganda allen diesen zum Teil noch recht jungen Unternehmungen die Lebensfähigkeit erhalten und ihre Entwicklung fördern.

Vergrößerung des Personals der Seezollverwaltung?

Nachdem Sir Robert Harts Vorschlag einer Reform der Grundsteuer in China abgewiesen ist, hat er der Pekinger Regierung vorgeschlagen, der Seezollverwaltung auch die Erhebung der Steuern auf Salz und Tabak zu übertragen; er bürge dann für mehr als doppelte Einnahme aus diesen Steuern. Da bekanntlich die chinesische Regierung nach Erhöhung ihrer Staatseinkünfte strebt, um die Kosten der Reorganisation des Heeres und der Flotte — der russisch-japanische Krieg hat den Chinesen recht handgreiflich den Wert eines guten Heeres und einer guten Flotte vor Augen geführt — die nun ernstlich in Angriff genommen werden soll, bestreiten zu können, so sucht sie eifrig nach neuen Geldquellen.

Der Vorschlag Sir Robert Harts ist, Zeitungsnachrichten zufolge, an das Schang-pu (Handelsministerium) zur Begutachtung überwiesen. Die chinesische Regierung soll zwar an und für sich wenig geneigt sein, dem I. G.*) noch mehr Macht und Einfluß auf die Staatsfinanzen zu geben, aber bei der Ebbe in den Staatskassen ist es nicht ausgeschlossen, daß der Vorschlag trotzdem angenommen wird.

In diesem Falle würde ein Vergrößerung des Personals der Seezollverwaltung damit verbunden sein. Nun sollen nach den bei Einrichtung der „Imperial Maritime Customs" getroffenen Bestimmungen, die oberen Stellen, der sogenannte „In-door-staff", mit Ausländern im Verhältnis zu ihrem Handelsanteil mit China besetzt werden. Daß diese Besetzung nicht in dieser Weise durchgeführt ist, ist bekannt; besonders die Deutschen sind nicht im Verhältnis zur Größe ihres Handels in der oberen Verwaltung zu finden. Dies wird immer damit entschuldigt, daß sich nicht genügend Anwärter finden. Nun würde der Bedarf an Beamten bei der eventuellen Vergrößerung des Wirkungskreises der Seezollverwaltung ja plötzlich sehr steigen, und deshalb möchten wir schon jetzt darauf hinweisen.

Bei der Überfüllung aller höheren Berufe in der Heimat kann es nur mit Freuden zu begrüßen sein, wenn einer Anzahl junger Leute Gelegenheit geboten wird, schon in jungen Jahren in eine bezahlte und angesehene Stellung zu kommen, die jedem jungen Mann aus den gebildeten Ständen ohne besondere Vorbildung offen steht. Die näheren Angaben sind in dieser Zeitschrift Band II Nr. 2 Seite 35 und 36 (vgl. auch Band II Nr. 4 S. 68) enthalten. Der dort ausgesprochenen Ansicht, es solle dem Eintritt junger Deutscher in die Seezollverwaltung keineswegs das Wort geredet werden, es sei nicht unsere Sache, einer ausländischen Verwaltung bei der Beschaffung ihres Beamtenmaterials Beistand zu leisten, können wir uns keineswegs anschließen. Wir halten es vielmehr für außerordentlich wünschenswert, daß bei der Reformierung Chinas — und das Beispiel, das die hochangesehene Seezollverwaltung durch die unantastbare Redlichkeit ihrer Beamten der bekanntlich nicht einwandfreien chinesischen Beamtenschaft gibt, ist auch ein Reformwerk zur Gesundung der chinesischen Verhältnisse — auch die Deutschen in dem Verhältnis vertreten sind, auf das sie vermöge ihrer wirtschaftlichen und politischen Interessen in China Anspruch haben. -rn.

*) Inspector General (of the Imperial Chinese Maritime Customs).

Die Entwicklung der deutsch-asiatischen Schiffahrt.

Ludwig Grießbauer, Frankfurt a. M.

Schluß.

Wenn wir auf diese ganze Entwicklungsgeschichte zurückblicken, dann drängt sich wohl in erster Linie die Frage auf, welche Ursachen haben dieses gewaltige Anwachsen unseres Verkehrs und unserer Schiffahrt nach dem Osten hervorgerufen?

Wir haben gesehen, daß, solange die Anregungen von außen kamen, an eine gesunde und nachhaltige Entwicklung der deutschen Schiffahrt im allgemeinen nicht zu denken war. Die Versuche des Großen Kurfürsten, seiner Nachfolger und der Hansestädte sind sämtlich an dem Mangel der inneren Vorbedingungen gescheitert und diese inneren Vorbedingungen sind erst im Laufe des vergangenen Jahrhunderts langsam in die Erscheinung getreten.

Die englische Navigationsakte, die es im Laufe ihres Bestehens zustande brachte, daß der Verkehr mit überseeischen Ländern fast ausschließlich Schiffen englischer Flagge vorbehalten blieb, erfuhr durch die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Nordamerika und die Repressalien anderer Staaten einige Milderungen, wurde im Jahre 1833 einer gründlichen Revision unterzogen und endlich im Jahre 1849 vollkommen aufgehoben. Hierdurch wurde dem Seeverkehr anderer Nationen eine Fessel ge-

nommen, die ihm jahrhundertelang anhaftete und jede Entwicklung über ein gewisses Niveau unmöglich machte.

Der Beseitigung dieser äußeren Fessel entspricht im Innern die allmähliche Beseitigung der Binnenzölle, die dank der Ausbreitung des deutschen Zollvereins immer mehr Fortschritte machte. Durch diese Binnenzölle war ein Verkehr von Waren aus dem Innern des Landes nach der Küste ungemein erschwert und dadurch die Entwicklung einer Exportindustrie fast lahm gelegt. Die Aufhebung dieser Zölle konnte aber allein den gewünschten Aufschwung nicht zeitigen, es mußten auch die geeigneten Verbindungen nach der Küste geschaffen werden, und so sehen wir, daß in diese Zeit der allmähliche Ausbau unseres Eisenbahnnetzes fällt. Die Entwicklung dieses Verkehrsmittels wird wohl am besten durch einige Zahlen illustriert. Auf die Bedeutung dieser Entwicklung braucht an dieser Stelle und in diesem Zusammenhang wohl nicht besonders hingewiesen zu werden.

Während im Jahre 1840 in Deutschland 549 km im Betriebe waren, stieg diese Betriebslänge in den Jahren

1850	auf	6 044	km
1860	„	11 633	„
1870	„	19 575	„
1880	„	33 838	„
1885	„	37 572	„
1890	„	42 869	„
1895	„	45 203	„
1900	„	49 878	„

und hat in dem neuen Jahrhundert die 50 000 km nicht unbeträchtlich überschritten.

Hand in Hand hiermit ging die Entwicklung unserer deutschen Industrie. Die gewerbliche Umwälzung hätte in ihren Anfängen stecken bleiben müssen, wenn nicht das Verkehrswesen in seine moderne Gestalt hätte übergeführt werden können, und umgekehrt hätte das Verkehrswesen keine Fortschritte machen können, wenn nicht die Entwicklung des gewerblichen Lebens wechselwirkend in die Erscheinung getreten wäre. Innerhalb des vergangenen Jahrhunderts ermäßigten sich die Kosten der Beförderung von Massengütern nach und nach auf den zwanzigsten Teil der zu Anfang des Jahrhunderts berechneten Frachtkosten. Unsere Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt wurde auf diese Weise immer mehr gesteigert.

Der Ausbau unserer Landstraßen als Güter-Zubringer und Güter-Verteiler, die Entwicklung des Postverkehrs, des Nachrichtendienstes und des Tarifwesens gehören ebenfalls zu den inneren Vorbedingungen für die Entwicklung unseres Seeverkehrs.

Die wachsende Bedeutung unserer Technik brachte es allmählich dahin, daß wir uns mehr und mehr von den englischen Schiffswerften, auf die wir noch bis in die zweite Hälfte des vergangenen Jahrhunderts fast ausschließlich angewiesen waren, frei machen konnten. Die Gründungen unserer heute Weltruf besitzenden umfangreichen Schiffswerften fallen alle in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts, ebenso die Gründung fast aller großen Dampfschiffahrtsgesellschaften, zwei Tatsachen, die den gewaltigen Aufschwung Deutschlands in dem transozeanischen Verkehr auf das deutlichste beweisen.

Aber dieser gewaltige Aufschwung wäre ohne den wirtschaftlichen Zusammenschluß und die Schaffung der politischen Einheit und Macht nicht möglich gewesen.

So war die Schaffung der Bundesflagge für die Schiffe der deutschen Handelsmarine am 26. Oktober 1867, für welche schon List in seinem Zollvereinsblatt auf das lebhafteste eingetreten war, von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Während durch dieses äußere Zeichen der lebhafte Anteil der deutschen Schiffe am Weltverkehr plötzlich allen Nationen deutlich vor Augen geführt wurde, riefen die gewaltigen Siege der deutschen Waffen überall ungeteilte Bewunderung hervor und machten der Welt klar, daß hinter dieser schwarz-weiß-roten Flagge eine mächtige, kraftvoll aufstrebende Nation stand, die das einmal Errungene mit starker Hand schützen und schirmen konnte.

Der Einfluß dieser beiden moralischen Elemente mit ihren Folgeerscheinungen auf innerpolitischem Gebiete läßt sich zwar nicht zahlenmäßig nachweisen, er läßt sich aber an der Tatsache erkennen, daß unsere zahlreichen, im Ausland lebenden Stammesgenossen dem Deutschtum mehr, wie früher, wo sie schutzlos anderen Nationen preisgegeben waren, erhalten blieben, und daß das Ansehen der gesamten Nation überall eine kräftige Steigerung erfuhr.

Die starke Zunahme unserer Volkszahl und die hierdurch hervorgerufene Steigerung der Konsumtions- und Produktionskraft, die erhebliche Besserung der Lebenshaltung breiter Volksschichten und die Steigerung des deutschen Wohlstandes, verbunden mit einer zunehmenden Bildung, die wachsende Unternehmungslust und schließlich die Investierung großer Kapitalien in überseeischen Unternehmungen brachten es mit sich, daß wir mit fast allen Ländern der Erde in einen immer lebhafteren, meist direkten Handelsverkehr kamen, daß unsere Seeschiffahrt eine immer steigendere und lohnendere Beschäftigung fand.

Namentlich gewannen von den sechziger Jahren an die Küstenländer des Stillen Ozeans eine kommerzielle Bedeutung, die man noch kurze Zeit vorher kaum ahnen konnte. Allerdings wurde die preußische Regierung bereits im Jahre 1843 auf die Vorteile hingewiesen, die der Handel mit Ostasien für Deutschland habe, es fehlte aber der preußischen Flagge in den geöffneten Häfen die Gleichstellung mit der englischen Flagge und diese konnte nur auf diplomatischem Wege erreicht werden. Wollte man den langsam aufkeimenden deutschen Handel schützen, so mußte man ihm den Rückhalt internationaler Verträge gewähren; solange die Deutschen, die von anderen Nationen wegen der zunehmenden Bedeutung ihres Handels und namentlich ihrer Reederei mit eifersüchtigen Blicken betrachtet wurden, draußen im fernen Osten nur geduldet waren, fehlte eben die Voraussetzung einer weiteren gesunden Entwicklung. Die bereits erwähnte preußische Expedition nach Japan im Jahre 1859 und ferner der Abschluß des Handelsvertrags mit China vom Jahre 1861 haben in dieser Beziehung die Wege geebnet.

Namentlich aber trug der Bau des Suezkanals zu der wachsenden Bedeutung des asiatischen Seeverkehrs bei. Er war eine Großtat allerersten Ranges. Seine Bedeutung liegt nicht allein in der Verkürzung des Weges, nicht allein darin, daß z. B. die Route von Hamburg nach Bombay um 43 %, diejenige von London nach Hongkong um 28 % verringert wurde, und nicht allein darin, daß dem von Vasco de Gama entdeckten Seeweg um Afrika und dem von Magellan entdeckten Weg um Amerika eine dritte Möglichkeit, schneller und gefahrloser als auf den alten Wegen nach Asien zu ge-

langen, hinzugefügt wurde, sondern vielmehr darin, daß die englische Vormachtstellung zur See hierdurch eine Erschütterung zu erfahren drohte. Insofern hat der 16. November 1869, der Eröffnungstag des Kanals, auch für unsere deutsche Schiffahrt nach Asien Bedeutung erlangt.

England hat denn auch nichts unversucht gelassen, den Bau des ihm unbequemen Kanals zu verhindern. Als aber diese Versuche ohne Erfolg blieben, suchte es den Kanal finanziell und politisch in seine Gewalt zu bekommen, und es gelang ihm auch allmählich, sich in den Besitz des größten Teils des Aktienkapitals des Unternehmens zu setzen und Ägypten unter seine Oberhoheit zu zwingen. Die Stützpunkte auf den Zufahrtsstraßen zum Kanal waren bereits in seinem Besitz, im Jahre 1878 kam noch Cypern hinzu. Der praktische Sinn und der weite Blick der englischen Politik hat sich hierin wieder einmal glänzend bewiesen. Es kommt noch hinzu, daß der Weg durch den Suezkanal sich fast nur für Dampfschiffe eignet, in deren Bau in der Zeit der Eröffnung des Kanals keine Nation der englischen auch nur annähernd gewachsen war. Diese Monopolstellung wurde aber erschüttert, als es anderen Staaten, darunter namentlich uns Deutschen, gelang, ihre Schiffsbautechnik zu vervollkommnen und der englischen ebenbürtig zu gestalten.

Vom Beginn der Schiffahrt durch den Kanal bis zum heutigen Tage nimmt England in den Verkehrsziffern die erste Stelle ein. Deutschlands Anteil am Verkehr im Kanal war anfangs nur gering. In den ersten 12 Jahren behauptete es sich an der siebenten Stelle, schlug dann aber von 1882 bis 1886 Österreich-Ungarn, Italien, Spanien und Holland, 1890 auch Frankreich und hat seit diesem Zeitpunkt den Platz hinter England nicht wieder verloren. Während Deutschlands Verkehr im Jahre 1891 noch $^{1}/_{12}$ des englischen ausmachte, betrug diese Ziffer im Jahre 1902 bereits $^{1}/_{4}$. Der Raumgehalt der den Kanal passierenden Schiffe hat sich von 1898—1903 nahezu verdoppelt.

Den Kanal benutzten

im Jahre 1898	356	deutsche Schiffe v.	1 353 161 Br. Reg. Tons
„ „ 1900	462	„ „	2 047 230 „
„ „ 1901	511	„ „	2 452 423 „
„ „ 1902	480	„ „	2 371 046 „
„ „ 1903	494	„ „	2 464 403 „

Vergleicht man die Schiffszahl mit dem Raumgehalt, so findet man, daß dieser bei den einzelnen Schiffen ein immer größerer geworden ist. Der Vorsprung Englands ist aber noch ein gewaltiger, es benutzten den Kanal

im Jahre 1901	2075	englische Schiffe v.	8 651 015 Br. Reg. Tons
„ „ 1902	2165	„ „	9 333 996 „
„ „ 1903	2278	„ „	10 215 252 „

immerhin aber ist seine Stellung keine alleinherrschende mehr. In bezug auf die Beteiligung nimmt die englische Peninsular and Oriental Steam Navigation Company den ersten Platz ein, dann folgen der Norddeutsche Lloyd und die „Hansa" Bremen, welch letztere Gesellschaft noch vor wenigen Jahren hinter der Ocean Steam Navigation Co. den vierten Platz inne hatte.

Während im Jahre 1879 die Zahl der den Kanal benutzenden deutschen Schiffe nur 1 %, die Zahl der englischen Schiffe dagegen 77,1 % der Gesamtzahl der durchfahrenden Schiffe ausmachte, haben sich diese Ziffern

im Jahre 1901	auf 13,8 %	bezw.	56,0 %
„ „ 1902	„ 13,0 %	„	58,4 %
„ „ 1903	„ 13,1 %	„	60,6 %

verschoben.

Bezüglich der Tonnage stellten sich die Ziffern für den deutschen bezw. den englischen Anteil wie folgt:

im Jahre 1898	auf 10,4 %	bezw.	67,1 %
„ „ 1901	„ 16,2 %	„	57,0 %
„ „ 1902	„ 15,1 %	„	59,5 %
„ „ 1903	„ 14,8 %	„	61,5 %

am Gesamtverkehr im Suezkanal. Wenn auch der Anteil des deutschen Durchgangsverkehrs sich in den letzten drei Jahren um 1,4 % verminderte, der Anteil Englands sich dagegen um 3,5 % vermehrte, so hat doch ersterer im Jahre 1903 den Anteil des Jahres 1898 noch um 4,4 % überflügelt, während die englische Quote von 1903 noch um 5,5 % hinter derjenigen des Jahres 1898 zurückgeblieben ist.

Beweisen diese Ziffern auch keineswegs, wie sich der Handel und die Schiffahrt Deutschlands nach Asien im speziellen entwickelt haben, da durch den Kanal nicht nur asiatische Linien, sondern auch solche nach Afrika und Australien laufen, so entfällt immerhin der Hauptanteil dieser Zahlen auf den asiatischen Verkehr.

Genauer kann man die wachsende Bedeutung unseres asiatischen Handels und damit das Anwachsen unseres Schiffahrtsverkehrs erfassen, wenn man einen kurzen Blick auf die Ein- und Ausfuhrziffern der einzelnen in Frage kommenden Länder wirft, wobei allerdings auch wieder zu berücksichtigen ist, daß nicht deutsche Schiffe allein diesen Verkehr bewältigen.

Unser Spezialhandel mit Asien betrug in Millionen Mark

	Einfuhr	Ausfuhr
i. J. 1894	251,8	99,3
„ 1895	267,7	122,3
„ 1896	303,5	148,3
„ 1897	352,1	138,2
„ 1898	339,3	170,1
„ 1899	344,0	181,4
„ 1900	370,0	230,9
„ 1901	392,9	210,3
„ 1902	418,0	202,9
„ 1903	438,8	231,7

Die für Deutschland bedeutendsten Handelsgebiete in Asien sind folgende Länder, wobei wir die Ziffern von 1903 zugrunde legen:

	Einfuhr Mill. M.		Ausfuhr Mill. M.
Brit. Indien, Ceylon Brit. Malakka	283,8	Brit. Indien, Ceylon Brit. Malakka	89,9
Niederl. Indien	92,3	Japan	45,6
China	34,8	China	44,7
Japan	21,6	Niederl. Indien	21,8
Philippinen	2,9	Kiautschou	10,3
Siam	1,2	Hongkong	8,7
Persien	0,9	Philippinen	5,8
Franz. Indien	0,7	Siam	2,9
Aden, Bahrein	0,4	Persien	1,3
Hongkong	0,2	Franz. Indien	0,4
	438,8	Korea	0,1
		Aden, Bahrein	0,1
		Übriges Asien	0,1
			231,7

Geht man in der Statistik bis in die achtziger Jahre zurück, so wird man finden, daß seit der Mitte des genannten Jahrzehnts ein merklicher Aufschwung der deutschen Beteiligungsziffer zu verzeichnen ist.

So betrugen

	1885	1903	Zunahme
die Einfuhr nach Asien	30,4 Mill. M.	438,8 Mill. M.	408,4 Mill. M. = 1343 %
die Ausfuhr aus Asien	34,0 Mill. M.	231,7 Mill. M.	179,7 Mill. M. = 581,5 %

Es sind dies Steigerungsziffern, die der deutsche Gesamthandel in Ein- und Ausfuhr in der gleichen Zeitspanne auch nicht annähernd aufweisen kann.

Der Grund für diese Erscheinung ist zum Teil auf die Unterstützung zurückzuführen, die die Reichsregierung unserer Schiffahrt durch Gewährung von Subventionen zu Teil werden ließ.

In früheren Zeiten suchte man den Handel eines Landes durch den Ausschluß fremder seefahrender Nationen zu heben, wie dies z. B. England im Jahre 1651 durch den Erlaß der schon mehrfach erwähnten Navigationsakte tat. Neuerdings kommt man der Schiffahrt eines Landes in positiver Weise durch Gewährung von Geldunterstützungen entgegen. Diese sogenannten Subventionen verfolgen verschiedene Zwecke.

In erster Linie stellen sie eine Vergütung für die Beförderung und Aufrechterhaltung eines geregelten Postdienstes nach fremden Ländern dar. Die subventionierten Linien müssen sich außerdem verpflichten, ihre Dampfer dem Staate im Kriegsfalle als Hilfskreuzer zur Verfügung zu stellen. Schließlich werden durch die Gewährung solcher Subventionen neue Märkte und Routen erschlossen und eine geregelte Verbindung mit den Kolonien hergestellt.

Deutschland zahlt im ganzen zurzeit einschließlich der Vergütung für die transatlantischen Linien 7 900 000 Mark Subventionen, wovon 5 500 000 Mark für die ostasiatische und australische Linie, 900 000 Mark für die Ostafrikalinie und 1 350 000 Mark für die Linie Bombay-Zanzibar entfallen, welch letztere als Zubringerlinie für die Ostafrikalinie dient.

In bezug auf die Höhe der gewährten Subventionen marschiert Deutschland nicht an der Spitze. An erster Stelle steht Frankreich mit 32 Millionen Mark, es folgen dann England mit 24½ Millionen Mark, Japan mit 14,6 Millionen Mark und Italien mit 9 Millionen Mark.

Noch als weiteres Moment für die Entwicklung des gesamten Verkehrs möchten wir hier der großen kapitalistischen Organisationen in Form von Aktiengesellschaften gedenken, die es ermöglichten, eine solche gewaltige Konzentration des Schiffsbesitzes hervorzurufen. In bezug auf diese Entwicklung der deutschen Reederei ist die Ostsee-Reederei vollkommen zurückgeblieben, der Aufschwung kommt fast ausschließlich der Nordsee-Reederei zugute.

Endlich haben die gewaltigen Kapital-Investitionen im Ausland nicht wenig zur Belebung unseres Verkehrs beigetragen. So schätzt man das deutsche Kapital in der Türkei einschließlich der europäischen Türkei auf 400—500 Millionen Mark, in Indien auf 100 Millionen Mark, in Ostasien auf 300—400 Millionen Mark, wobei die Staatsanleihen der betreffenden Länder nicht einbegriffen sind. Es kommen hierbei also nur in Frage das Betriebskapital deutscher Handelshäuser, soweit sich dies überhaupt feststellen läßt, der Wert des deutschen Grund und Bodens, der Eisenbahnen, der Bergwerke und sonstiger Anlagen.

Dazu kommen noch weitere Interessen, die sich allerdings nicht in Geld ausdrücken lassen, so z. B. die Tätigkeit der deutschen Missionen, die sich allerdings, im Gegensatz zu den Missionen anderer Länder, noch nicht so sehr auch die wirtschaftliche Vertretung der nationalen Interessen des Heimatlandes zur Aufgabe gestellt haben, wie dies eigentlich zu wünschen wäre.

Imposant ist die Entwicklung unseres deutschen Schiffahrtsverkehrs nach Asien, nicht nur wegen der gewaltigen Ausdehnung, die er zurzeit besitzt, sondern auch wegen der kurzen Zeit, in welcher das ausgedehnte Netz unserer Schiffahrtslinien um ganz Asien gesponnen wurde, und ferner nicht zum wenigsten wegen der gewaltigen Warenmengen, die jährlich von unseren Riesendampfern bewältigt werden. Der große Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd, „Kaiser Wilhelm II.", besitzt einen Raumgehalt, der so groß ist, als die gesamte Tonnage der Bremer Handelsflotte im Jahre 1825 war, und die Segelschiffe, mit denen die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1847 den Verkehr mit Nordamerika aufnahm, standen den Seglern des 15. und 16. Jahrhunderts in bezug auf Größe und Art der Erscheinung viel näher, als unseren heutigen Schnelldampfern. Der Dampfer „Pennsylvania" der Hamburg-Amerika-Linie, der im Jahre 1897 in Dienst gestellt wurde, vermochte z. B. in einer Reise ebensoviel Ladung zu befördern, wie die ganze Seglerflotte der genannten Gesellschaft im Jahre 1853. In 7 Reisen konnte dieser Dampfer eine Ladung von 84 000 Tonnen bewältigen, zu deren Beförderung 6 Segler des Jahres 1853 7 volle Jahre gebraucht hätten.

Und wir stehen noch lange nicht am Ende dieser Entwicklung, wir haben noch lange nicht den Höhepunkt unseres Verkehrs mit Asien erreicht.

Im 19. Jahrhundert standen die Küsten des Atlantischen Ozeans im Mittelpunkte des wirtschaftlichen Kampfes, der wirtschaftliche Kampf an den Küsten des Stillen und Indischen Ozeans wird dem 20. Jahrhundert sein Gepräge geben. Und ein scharfer Kampf ist es, der sich da entsponnen hat, es bedarf der größten Anspannung aller Kräfte, wenn wir Deutsche den einmal gewonnenen Platz behaupten und unsere Stellung noch mehr verbessern wollen. Zu den alten Konkurrenten sind neue getreten. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika sind mit der ihnen eigenen Energie auf den Kampfplatz getreten und verstärken fortwährend ihre Stellung und ihren wirtschaftlichen Einfluß im fernen Osten. Die Besitzergreifung der Philippinen, die Schaffung mehrerer Stützpunkte auf dem Wege von der Ostküste zur Westküste des Stillen Ozeans, die Errichtung von neuen Dampferlinien haben die Konkurrenzfähigkeit der Vereinigten Staaten mächtig gesteigert. Der Bau des Panamakanals, dessen Wert mehr auf der amerikanischen, als auf der europäischen Seite liegt, wird diese Konkurrenz noch mehr stärken. Fernerhin wird auch Japan für die Folge den wirtschaftlichen Kampf intensiver als seither aufnehmen, und zwar einerlei, wie der jetzige Krieg mit Rußland ausgehen wird. Daß die sibirische Eisenbahn, wie viele fürchteten, in absehbarer Zeit dem Schiffahrtsverkehr mit Asien nennenswerte Konkurrenz bereiten wird, ist bei der seitherigen Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsmittels nicht anzunehmen.

Die Aussichten, die wir Deutsche in diesem wirtschaftlichen Kampfe haben, sind keine ungünstigen. Die Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit unserer Schiffe, die Tüchtigkeit der Offiziere und Mannschaften unserer Handelsmarine, die ausgezeichnete Organisation der einzelnen Schiffsbetriebe, die Unternehmungslust unserer Kaufleute bürgen dafür, daß wir auch in Zukunft mit an erster Stelle marschieren werden. Hoffentlich gelingt es uns auch noch durch den Bau der Bagdadbahn, die Bedeutung des Persischen Golfs zu heben und diesen als Welthandelsstraße so auszugestalten, daß auch in diesen Gebieten die deutsche Handelsflagge erfolgreich auftreten kann.

Asien im Monat April.

Die asiatische Politik der europäischen Völker setzt mit immer steigender Lebhaftigkeit ein. Wer eine vollständige Übersicht aller Interessenverschiebungen geben wollte und insbesondere aller Ansätze zu solchen, würde weit mehr Raum für sich beanspruchen müssen, als der enge Bezirk unserer Zeitschrift gestattet.

Die deutsche Politik in Ostasien hat bemerkenswerte Wendungen in der letzten Zeit nicht erfahren. Eine kleine Liebenswürdigkeit unserer englischen Freunde ist zu konstatieren. Die englische Presse behauptet plötzlich, Deutschland mische sich ohne Berechtigung in die inneren chinesischen Verhältnisse der Provinz Schantung. Der Gesandte von Mumm habe nicht nur die Benennung der Gouverneurskandidaten gefordert, sondern auch den Besuch solcher Würdenträger bei Gelegenheit erzwungen. Man will Kunde davon haben, daß solche Ausstreuungen in Peking und Tokio, zwar nicht offiziell, aber doch offiziös fruktifiziert worden sind. So sah sich unsere Regierung zu einer offiziellen Richtigstellung gezwungen. Es scheint nun einmal mit der englischen Politik über See ein intrigantes und kleinliches Vorgehen allenthalben verbunden zu sein. Niemals ist die britische Regierung bereit, die Verantwortung für derartige Machenschaften auf sich zu nehmen, aber sie ist stets verwundert und unangenehm berührt, wenn aus dieser unschönen Politik eine Volksstimmung erwächst, welche dem beiderseitigen guten Vertragen nicht günstig ist.

Zu den englischen Liebenswürdigkeiten, über die wir in neuerer Zeit zu quittieren haben, gehört u. a. die Verbreitung einer Reihe von Telegrammen aus den Vereinigten Staaten, welche in der ostasiatischen Presse auftraten und Deutschland eine gewisse Nervosität bezüglich seiner östlichen Einflußsphäre zuschrieben. Eine Nervosität, die natürlich bei uns gar nicht besteht. Der Hinweis, als befürchteten wir, Kiautschou an Japan zu verlieren, und würden uns deshalb eventuell veranlaßt sehen, Tschingtau zu befestigen, ist unserem Ansehen im Osten nicht gerade nützlich gewesen. Unsere offiziöse Presse ist etwas zu spät dagegen aufgetreten: der Hinweis freilich, daß Kiautschou und andere Plätze europäischen Einflusses und Besitzes nicht sicherer seien als unsere Besitzung in Schantung, und daß wir als zweite oder dritte Handelsmacht der Welt es nicht nur als Ehrenpflicht, sondern als geschäftliche Notwendigkeit betrachten würden, aus jeder Beeinträchtigung unserer Interessen eine kraftvolle politische Aktion herzuleiten, scheint einigermaßen gewirkt zu haben.

Der Krieg ist unterdessen wiederum in ein Stadium getreten, in welchem die Kombinationspolitiker ihre umfangreiche, wenngleich unfruchtbare Tätigkeit entwickeln können. Die Prinzen, die wir als Zuschauer auf den Kriegsschauplatz entsandt haben, sollten, wie es kürzlich noch hieß, zurückkehren, weil Entscheidungen im Landkriege zunächst nicht zu erwarten seien. Der Prinz von Hohenzollern ist in der Tat auf dem Rückwege nach Tokio begriffen. Prinz Friedrich Leopold soll sich, wie die wenig glaubwürdigen letzten Nachrichten behaupten, über Kalgan und Kiachta zur russischen Feldarmee begeben.

Die nächste große Hauptentscheidung bereitet sich auf dem Gebiete des Seekampfes vor. Wiederum werden wegen angeblichen Neutralitätsbruches zwischen den Kabinetten Noten gewechselt, und wiederum ist die englische Politik bemüht, dabei im Trüben zu fischen. China gegenüber zeigt sie sich übrigens neuerdings merkwürdig nachgiebig. Die Chinesen haben bisher keinerlei Schritte getan, um den ausdrücklichen und klaren Bestimmungen des Mackayvertrages nachzukommen. Artikel 2 dieses Abkommens legt bekanntlich der chinesischen Regierung die Verpflichtung auf, eine gleichmäßige nationale Münze für das ganze Reich einzuführen. Das Gegenteil geschieht, und mit 40 bis 60 Prozent Profit für die eigene oder für die Regierungstasche übergibt jeder Provinzgouverneur neuerdings große Massen von Kupfergeld dem Verkehr. Die chinesische Regierung soll aus diesen Emissionen freilich seit 1901 bereits etwa 10 Millionen Taels verdient haben. Artikel 9 des Mackayvertrages besagt sodann, daß die Berggesetzgebung dahin abgeändert werden soll, daß ausländischem Kapital die Beteiligung bei Grubenunternehmungen möglich wird; anstatt dessen wird allenthalben den Ausländern die Eröffnung von Gruben untersagt. Ohne weiteres erheben die Mandarinen Likin auch von solchen Waren, welche mit Durchgangspässen versehen sind. Gesetzwidrige Erpressungen sind an der Tagesordnung, und den englischen Generalkonsulaten geht Beschwerde auf Beschwerde zu. Besonders zeichnet sich aus der Taotai von Schanghai, der sich binnen kurzer Zeit auf solchem ungesetzlichen Wege ein großes Vermögen erworben hat. Fast überall greift eine ungleichartige Behandlung der Ausländer Platz: die englische Regierung aber hält es für richtig, alle diese Vertragswidrigkeiten zu ignorieren; sie begnügt sich damit, die einzelnen Fälle, schablonenmäßig Beschwerde führend, nach Peking weiterzugeben. Es scheint beinahe, als ob sich das englische Interesse augenblicklich wiederum mehr nach Mittelasien richte. Die englische Gesandtschaft unter Dame ist nach Abschluß eines Vertrages mit Habib Ullah nach Simla zurückgekehrt. Der neue Vertrag gleicht zwar in den Hauptpunkten dem alten; auch die jährliche Unterstützung des Emirs mit 120 000 Pfund Sterling ist beibehalten. Es soll aber neuerdings die britische Oberhoheit über Afghanistan deutlich zum Ausdruck gelangt sein.

In Arabien, dem glücklichen Lande Yemen, tobt unterdessen der Aufstand, und zwar haben sich die Assirinen gegen die türkische Herrschaft erhoben. Saana ward eingeschlossen, die Türken bei Menacha geschlagen und das Land für unabhängig erklärt. Zwar werden bald in Mersina, bald in Beirut, bald an anderen Orten Anatoliens zahlreiche Bataillone mobil gemacht, aber bisher ist es der Türkei nur gelungen, einen verhältnismäßig kleinen Teil dieser Truppen auf den Schauplatz des Aufruhrs zu bringen. Verschiedentlich ist unterwegs Meuterei ausgebrochen, Vorwände für allerlei Aufenthalt sind gefunden, und letzthin sind 950 auf dem griechischen Dampfer „Epirus“ eingeschiffte Soldaten, welche ausgedient hatten, wegen Mangels an Rekruten aber nicht zur Entlassung gekommen waren, meuternd wieder in die Heimat zurückgekehrt. Die großherrliche Regierung hat diesen Leuten schließlich sogar recht geben müssen, und ihre wahrscheinlich von England insgeheim genährten Verlegenheiten in den arabischen Gebieten sind ständig im Wachsen.

Neue Nachrichten besagen, daß die Engländer die Bahreininseln im Roten Meere besetzt hätten und die Türkei dagegen Protest erhoben hätte. Tatsächlich hat England lediglich zu dem Zwecke Truppen gelandet, einen unter britischem Schutze lebenden Perlenhändler deutscher Abkunft aus den Händen der einheimischen Scheiks zu befreien. Die Bahreininseln sind schon seit längerer Zeit von der Pforte dem englischen Interesse überlassen. Nützlich aber wäre es, wenn auch in diesen Breiten bald wieder einmal ein deutsches Kriegsschiff seine Flagge zeigte.

Auch Japan hat neuerdings gleich dem russischen Gegner zu einer inneren Anleihe seine Zuflucht nehmen müssen. Zwar hat es alles mögliche unternommen, um seinen Auslandskredit zu stärken; so ist beispielsweise jüngst der Vizepräsident der japanischen Bank in den Vereinigten Staaten gewesen und hat sich bemüht, insbesondere an der New Yorker Börse, Vertrauen zu werben, aber es scheint doch, daß man dem großen Besiegten lieber Kredit gibt als dem kleineren Gegner, der als ein homo novus auftritt und dessen Reserven nicht gerade allzu wertvoll erscheinen. Nach der japanischen Presse freilich steht zu erwarten, daß von den Bankiers des Landes 60 Millionen, von der Kaiserlichen Schatulle 5 Millionen und von Privatleuten 40 Millionen der neuen Anleihe sofort gezeichnet werden dürften; man behauptet sogar, daß wiederum eine doppelte Zeichnung platzgreifen würde. Der japanische Reichstag, der gegenwärtig zum erstenmal zu einer länger dauernden Tagung zusammengetreten ist, hat sich im allgemeinen den Forderungen der Regierung bezüglich der Kriegskosten und des Budgets ziemlich willfährig gezeigt. Zwar haben sich die offiziellen Regierungsorgane als nur halb zufriedengestellt erklärt, weil die Beschlüsse und Verhandlungen nicht von der zur erwartenden Begeisterung getragen worden seien, aber man ist doch zu einem befriedigenden Gesamtergebnisse gekommen. Manche der beliebten Maßregeln mögen wenig populär gewesen sein, so beispielsweise die Kürzung der Beamtengehälter um 15 %. Im gesamten Etat, in der gesamten Verwaltung hat man die größte Sparsamkeit eingeführt und nicht weniger als 47 Millionen Yen Abstriche zusammengebracht. Die Einkommensteuer soll zunächst statt vierteljährlich halbjährlich erhoben werden, dazu ein Zoll auf chinesische Seidencocons, den die Regierung nicht beantragt hatte. Die Grundsteuer erfährt eine Erhöhung um 20 % für städtische Bauplätze, um 8 % für ländliche. Kultiviertes Land soll um 5,5 % in der Steuer erhöht werden. Auch die Biersteuer und die Zuckerverbrauchsabgabe erfahren eine Erhöhung um je 50 Yen. Wahrscheinlich neu ist eine Gewebesteuer, die vom Weber unter Verwendung von Stempelmarken erhoben wird. Die 65 Millionen der Kriegssteuer werden aufgebracht zur Hälfte durch die Grundsteuer, zu $^1/_5$ durch das Salzmonopol, zu $^1/_3$ durch die Weberei und zu $^1/_{11}$ durch die Einkommen- und Gewerbesteuer.

Bemerkenswert bleibt die planmäßige Agitation, welche Japan in China betreibt. Beispielsweise haben die Japaner den Fall von Port Arthur durch eine höchst listige Art zur Kenntnis der gesamten chinesischen Bevölkerung gebracht; sie notifizierten nämlich die bezügliche Nachricht mit allen Einzelheiten nicht nur den Vizekönigen, sondern auch allen Lokalmandarinen mit der Bitte um öffentliche Bekanntgabe. Dieser Bitte sollen die chinesischen Würdenträger bereitwillig entsprochen haben. Auch in die militärischen Bildungsanstalten Chinas dringen die Japaner mehr und mehr ein. Zurzeit haben 15 von den sogenannten chinesischen Provinzen Militärakademien mit insgesamt 3344 Zöglingen. Fast alle diese Akademien stehen unter Leitung von japanischen Offizieren oder von Chinesen, welche in Japan ihre Ausbildung genossen haben. Nur die Provinzen Kuangsi, Kansu und Honan haben noch keine Militärakademie, während eine solche sogar bereits im chinesischen Turkestan besteht. Die Provinz Kuangsi befindet sich allerdings seit Jahren in Aufruhr, Kansu ist arm und sehr entlegen, in Honan aber dürfte der sehr reaktionäre Gouverneur die militärische Entwickelung hintanhalten.

In Japan selbst feierte man rauschende Siegesfeste. Kaum war die Ausschmückung und Bekränzung der Straßen vom letzten Sieg vertrocknet, da kam schon neuer Jubel herauf. Die Bevölkerung befand sich stellenweise wie im Taumel. Ihre Feste dauerten tagelang ohne Aufhören. So spielten jüngst die Theater vier Tage und Nächte ohne Unterbrechung; während die eine Truppe hinter den Kulissen schlief, ergötzte die andere das immer wechselnde und niemals müde Publikum. Das Straßenbild bei solchen Festen zeigt manche merkwürdige Abweichung von dem europäischen; so sind beispielsweise auf den großen Plätzen vielfach große schwarze Tafeln aufgestellt, auf denen Schnellzeichner dem Publikum die nationalen Helden und Sieger in der Schlacht und im Lager in effigie vorführen.

Vieles ließe sich über innere Bewegungen in Japan und insbesondere in China vermelden. Höchst bemerkenswert ist auch der soeben erschienene Bericht des chinesischen Seezollamtes, der über die Periode von 1892 bis 1901 Auskunft gibt und insbesondere bezüglich der industriellen Entwicklung in China sehr bemerkenswertes Material liefert. Was an anderer Stelle dieser Zeitschrift ausgeführt worden ist, daß nämlich von einer gelben Gefahr auf wirtschaftlichem bezw. industriellem Gebiete trotz der billigen Kuliarbeit für die nächste Periode keine Rede sein könne, findet in diesem Bericht volle Bestätigung. Die Zahl der Seidenspinnereien hat sich zwar während der zehnjährigen Berichtsperiode von 3 auf 28 erhöht, beinahe 20 000 Arbeiter werden in ihnen beschäftigt und durchschnittlich 10 000 Pikuls à 60 kg produziert, aber die Lage dieser Betriebe wird als wenig rosig bezeichnet. Als gänzlich im Niedergange begriffen aber schildert der Bericht die mit so großen Hoffnungen in und um Schanghai etablierte Baumwollindustrie. Man hat, um den Mißerfolgen auf diesem Gebiete auf den Grund zu kommen, eine besondere Enquete veranstaltet. Das Ergebnis ist, daß nicht nur die Geringwertigkeit des von den Chinesen verarbeiteten Rohmaterials, sondern insbesondere der Mangel an „genügend geübten Arbeitern" eine Rentabilität ausschließt.

Es wäre dringend zu wünschen, daß sich die zahlreichen sogenannten „Sachverständigen", die neuerdings auf dem Plane erscheinen und, geblendet durch die militärischen Erfolge der Japaner, wahre Kassandrarufe bezüglich der gelben Gefahr erschallen lassen, endlich einmal in das Tatsachenmaterial selbst vertieften und inne würden, daß für eine absehbare Zukunft bestehen und wirksam bleibt, was vor dem japanischen Siegeszuge niemandem zweifelhaft erschien: die Minderwertigkeit der mongolischen Kultur gegenüber europäischer Intelligenz und Arbeit.

Bücherbesprechung.

Spielmann, Dr. C. Arier und Mongolen, Weckruf an die europäischen Kontinentalen unter historischer und politischer Beleuchtung der gelben Gefahr. Halle a. S. 1905. Verlag von Hermann Gesenius. Brosch. Mk. 3,20.

Sicherlich ein interessantes und lesenswertes Buch. Lesenswert vor allem deshalb, weil es meines Wissens das erste Werk ist, welches aus der großen Perspektive eines etwa in der Zukunft zu erwartenden feindlichen Zusammenstoßes der arischen und mongolischen Rasse die Beziehungen beider großer Völkerfamilien zu und gegeneinander vom historischen, ethnographischen und politischen Gesichtspunkte aus in zusammenhängender Darstellung behandelt. Der Begriff des Mongolentums ist bekanntlich unter den Ethnographen einigermaßen strittig; eine besondere Geschichte dieser Rasse findet sich nur in Bruchstücken vor. Auch das Spielmannsche Buch gibt sie nicht; aber es gibt dem gebildeten Laien und Politiker alles, was er über das Mongolentum wissen muß. Die arischen und mongolischen Wanderungen, die ältesten Angriffe der Mongolen auf Europa, der Einbruch Tschingiskhans und Timurs werden besprochen. Dann führt uns der Verfasser in die Heimat der wichtigsten Mongolenvölker, in das chinesische und japanische Reich. Er bespricht bezw. beschreibt die östliche Kulturwelt in kurzem, aber recht charakteristischem Umriß. Sodann gibt er eine planmäßige Darstellung der europäischen Beziehungen zu China und Japan einerseits und eine Schilderung der russischen Macht in Asien anderseits. Die Modernisierung Japans und die verschiedenen Reformbewegungen in China gelangen zur Darstellung. Das Buch schließt mit einem Essai über den japanischen „Panmongolismus“ und über den notwendigen Zusammenstoß zwischen arischer und mongolischer Weltmacht und klingt schließlich aus in eine lebhafte Warnung der europäischen Völker vor der asiatischen Gefahr.

Es ist zweifellos, daß eine solche zusammenhängende Darstellung heute jedermann hochwillkommen sein wird. Das Material, welches der Verfasser benutzt hat, ist ein sehr umfangreiches und unstreitig mit großer Sorgfalt und mit Kritik zusammengetragen. Wer sich also über dieses Gebiet unterrichten will, dem kann das im Hinblick auf seinen Umfang und Inhalt sehr preiswürdige Werk dringend empfohlen werden.

Freilich möge sich der Leser hüten, den Schlußfolgerungen nachzugehen, welche der Verfasser beliebt, aus seinem Gedankengange zu ziehen. Die Schrift ist eine Tendenzschrift und zeigt die Mängel einer solchen. Sie will Europa auf eine große, verhängnisvolle Mongolengefahr aufmerksam machen und, um diesen Zweck zu erreichen, wird manche Lücke der Darstellung vergessen und Behauptung auf Behauptung gestellt. Nach der Ansicht des Verfassers sind die Japaner so gefährlich, daß man die einzelnen bei uns auftretenden Individuen sämtlich unter Polizeiaufsicht stellen müsse. (!) Er erklärt sie innerlich für Barbaren, worin ihm manche Sachverständigen beistimmen werden; er hält es für nötig, Rußland gegen Japan zu unterstützen, einen riesigen Bund aller europäischen Staaten zu begründen — unter Fortlassung Englands, welches ohne den Kontinent nichts bedeute. Der Autor erklärt alle Leute, die gegenteiliger Ansicht sind, für „Dämeler“ und „Dusseler“, für „Politikasterchen“ oder „Geschichtsdilettäntchen“ und bezeichnet allesamt als „seichte und aufgeblasene Schwätzer“. Das ist etwas stark, wenn man in Betracht zieht, daß der Verfasser, was den eigentlichen Kern der Darstellung angeht, offenbar vollständig an der Oberfläche geblieben ist. Er bespricht weder das große Kulturproblem, das zwischen dem Osten und Westen steht, und ist weit entfernt davon, uns nachzuweisen, warum die östliche Kultur die innere Wahrscheinlichkeit des Sieges über die unsere besitze, noch auch ahnt er augenscheinlich, daß der ganze große Kampf, der demnächst ausgekämpft werden muß, auf wirtschaftspolitischem Gebiete liegt. Wie außerordentlich naiv und unzureichend in dieser Beziehung seine Anschauungen sind, erhellt schon daraus, daß in dem Kapitel vom inneren Aufschwung Japans der Schilderung der industriellen Entwickelung dieses Landes — sage und schreibe — 31 Druckzeilen gewidmet sind. Für den ernsten Politiker liegt aber in dem industriellen Problem der Schlüssel zur Lösung der ganzen Frage, und alles Geschrei über die „gelbe Gefahr“ stammt aus der Unkenntnis her, welcher der größte Teil des Publikums sich zurzeit gerade bezüglich dieses Spezialthemas schuldig macht. Der Verfasser hat selbst hiervon wenigstens eine gewisse Empfindung, wenn er darauf hinweist, daß die Japaner ohne inneres Eindringen in unsere Kultur sich mit Hilfe der „Technik“ über sie hinwegzusetzen suchen. Auch die Vorstellung, daß die englische Invasion in Tibet, die Entschleierung der Heiligtümer von Lhassa, die Entthronung des mongolischen Papstes einen großen Eindruck auf die innerasiatischen Massen gemacht haben muß, fehlt dem Verfasser vollständig. Der Wirtschaftspolitiker wird deshalb das Buch lächelnd beiseite legen; ob es der reine Politiker ernsthaft nehmen wird, erscheint zweifelhaft.

Dennoch hat, wie gesagt, das Buch einen nicht zu unterschätzenden Wert als übersichtliche und zusammenhängende Darstellung der Beziehungen zwischen Ariern und Mongolen, wenigstens soweit diese Beziehungen äußerliche, historische oder politische gewesen sind.

Russland in Asien. Band III. — Sibirien und die Große Sibirische Eisenbahn von Krahmer, Königl. Preußischer Generalmajor z. D. Leipzig, Verlag von Zuckschwerdt & Co. 1900.

Eine Fülle von Material ist es, aus dem der Verfasser seine umfassende Schilderung „Sibirien und die Große Sibirische Eisenbahn“ entrollt. Auf alle nur in Betracht kommenden Verhältnisse, die vielfach durch reichliche Zahlenangaben belegt sind, ist im Hinblick auf die Wichtigkeit und Ausnutzung der Bahn Rücksicht genommen. In anschaulicher Weise wird ein Gesamtbegriff von dem entworfen, was man sich unter Sibirien, seiner Leistungsfähigkeit, seinen Reichtümern eigentlich vorzustellen hat, und welcher Entwickelung dieses Land entgegengehen wird, wenn erst durch die Bahn die volle Erschließung des Landes vollzogen sein wird. Nicht versäumt ist, auch beachtenswerte Streiflichter auf die Bedeutung der Wasserstraßen und -Verbindungen, besonders im Anschluß an die Bahn, zu werfen. Unter Heranziehung wohl aller einschlägigen Werke hat der Verfasser derartig seinen Stoff vertieft, daß man wohl zu dem Ausspruch sich berechtigt fühlt, ein abschließendes Gesamtwerk liegt vor uns, das in gewandter Sprache über so manche Nüchternheit der Materie vielfach unvermerkt fast hinweghilft. Die Bahn selbst ist von dem Verfasser sozusagen Schritt für Schritt beleuchtet worden, wobei die beiden beigegebenen Karten gerade durch ihren skizzenhaften Entwurf ganz wesentlich das Verständnis für die behandelte Materie erleichtern. Beachtenswert sind die Wohlfahrtseinrichtungen, so die erste ärztliche Hilfe allerorts, welche durch den Bahnbau in jenen bisher kulturentblößten Gegenden ins Leben gerufen sind, wodurch die Bahn gleich von Beginn zu einer Kulturträgerin berufen war. Aber es sei dabei auch nicht vergessen, wie der Verfasser klar hervorhebt, daß Rußland mit dieser Bahn in erster Linie seinen Interessen hat dienen wollen, daß sein Streben dahin geht, Ausschluß aller fremden Produkte von seinen dortigen Märkten, ohne daß ihm der Export seiner überproduzierten Waren ins Ausland unangenehm wäre. So zitiert der Verfasser folgende Stelle aus dem offiziellen Werke „Führer auf der Großen Sibirischen Eisenbahn“: „Die Unterstützung und Entwickelung des Kleinbetriebes muß mit der Verwirklichung und Annäherung Sibiriens an die asiatischen Märkte durch die Große Sibirische Eisenbahn eine wesentliche Aufgabe des Staates in dem Interesse der Volkswirtschaft und der Politik sein, um den Wettbewerb der ausländischen Erzeugnisse, die nach dem fernen Osten und den Märkten Mittelasiens vordringen, zu bekämpfen.“

Gerade bei der gegenwärtigen Kriegslage dürfte das Buch manche interessante Anhaltepunkte bieten.

Berlin W. Dr. H. Leyden

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Das Haselnussgeschäft in Trapezunt.

Im Anfang der diesjährigen Haselnußkampagne wurden nach einem Bericht des österreichischen Generalkonsulats in Trapezunt 110—114 Piaster für den türkischen Kantar (zu 56 kg) gezahlt. Als nach einem halben Monat die Ankünfte der Ware stiegen, fielen die Preise auf 103 bis 105 Piaster. Diese verhältnismäßig hohen Preise sind eine Folge davon, daß im Mai bis Juli, d. h. zur Zeit des Abschlusses der Konsignationsgeschäfte für September bis November, der so günstige Ausfall der Ernte noch nicht übersehen werden konnte. Bis Ende Oktober ging die Ware zumeist nach Deutschland und Österreich-Ungarn, im November hingegen hauptsächlich nach Ägypten für den dortigen starken Gebrauch zum Ramasan. Anfangs Dezember waren ungefähr 60 Prozent der Ernte abgesetzt, und die übrigbleibenden Nüsse kommen der im Januar 1905 beginnenden zweiten Kampagne zugute. Diesmal wurde die Ware meist ungeschält verkauft, da die in allzufrischem Zustande versandten geschälten Haselnüsse vielfach stark beschädigt angelangt waren. Man nimmt aber an, daß im Januar 1905 nach vollzogener guter Trocknung der Ware rund 90 Prozent geschält und nur 10 Prozent ungeschält zur Ausfuhr gelangen werden.

Der Schmirgelhandel auf Naxos.

Der Handel mit Schmirgel, der durch seinen Gehalt an Korund zum Schleifen von Metallen und Edelsteinen sehr geeignet ist, bildet eine besondere Industrie der Insel Naxos. Die sich auf 5500 Tonnen belaufende Jahresproduktion der Insel bleibt zwar weit hinter der 20000 Tonnen betragenden Produktion der Provinz Smyrna (Neu-Ephesus, Aphrodisien) zurück, nimmt aber in bezug auf Qualität noch immer den ersten Rang auf dem Weltmarkt ein. Das Mineral selbst ist seit jeher als ein natürliches Monopol Griechenlands betrachtet worden, dessen Regierung sich die Ausbeute der auf ihrem Gebiet gelegenen Lagerungen seit 1824 gesichert hat. Das Verfahren hierbei ist folgendes: Die Ausnutzung der Gruben steht auf Grund eines durch Überlieferung befestigten Rechts den erbgesessenen Bauern der betreffenden Bezirke zu, die sich ihrerseits verpflichten müssen, das Produkt nach den Verschiffungsplätzen zu befördern. Dort nimmt es der Fiskus zum festen Preise von 43,20 Drachmen (34,56 M.) für die Tonne in Empfang und befördert es nach seinen Niederlagen in Syra, von wo aus dann die Ausfuhr nach dem Auslande erfolgt. Durch die Transportkosten von Naxos nach Syra wird der Herstellungspreis für den Staat auf 52 Drachmen (41,60 M.) erhöht; der Staat seinerseits verkauft dann die Tonne zum festen Preise von 106,50 Drachmen (85 M.). In den letzten Jahren hat der Schmirgelhandel auf Naxos verschiedene Verbesserungen erfahren. Es ist für eine Verfeinerung des Produkts durch vermehrte Sorgfalt bei der Auswahl des Minerals und für größere Regelmäßigkeit im Transportverkehr Sorge getragen worden. Diese Bemühungen waren auch von Erfolg begleitet, so daß die Schmirgelausfuhr der Cykladen, die 1897 3125 Tonnen betragen hatte, sich 1903 bereits auf 5813 Tonnen bezifferte. Eine unlautere Konkurrenz wird dem Naxosschmirgel dadurch bereitet, daß vielfach kleinasiatischer Schmirgel aus Smyrna nach Syra gebracht, dort zum Versand fertiggestellt wird, um dann als Naxosschmirgel — zu billigeren Preisen als das echte Produkt — in den Handel zu kommen. Um diesem Wettbewerb zu begegnen, ist bereits vorgeschlagen worden, den Preis des Naxosschmirgels herunterzusetzen und dem des kleinasiatischen Minerals gleichzustellen, so daß beide Herkünfte gemeinsam den drohenden Kampf gegen die amerikanische Konkurrenz aufnehmen könnten, die unter Umständen einen starken Preisfall der europäischen Ware bewirken würde. Die Vereinigten Staaten haben seit 1871 die Ausbeute von Schmirgelgruben in die Hand genommen. Ihr augenblicklicher Ertrag stellt sich zwar nur auf 4500 Tonnen jährlich, dürfte aber von Jahr zu Jahr zunehmen. Da überdies in den Vereinigten Staaten auch künstlicher Schmirgel erzeugt wird, ist für die Zukunft ein bedeutender Rückgang des Absatzes nach Amerika, wohin zurzeit die Hälfte der Gesamtproduktion fließt, zu befürchten.

Russisches Asien.

Die Irbiter Messe.

Das lebhaft aufgenommene Geschäft mit Rauchwaren konnte schon am 5./13 Februar als mehr oder weniger beendet betrachtet werden, was eine noch nie dagewesene Erscheinung in der Geschichte der Irbiter Messe genannt werden muß, wenigstens in den letzten zehn Jahren, welche sich durch bedeutende Schwankungen im Geschäft mit Rauchwaren infolge der Abschwächung des Weltmarktes für diesen Artikel, namentlich für die teureren Sorten, auszeichneten.

Die Ausbeute an Rauchwaren im Bezirk Jenisseisk, welcher der Hauptlieferant von Pelzwerk für die Irbiter Messe ist, war in diesem Jahr etwas über Mittel ausgefallen, im Bezirk Angara gut, dagegen im Gebiete Turuchansk schwach. Eichhörnchenfelle aus Jenisseisk waren über $1^1/_2$ Millionen Stück und aus den an Jenisseisk angrenzenden Gegenden 400000 Stück angeführt und verkauft, und zwar gingen davon 1600000 Stück ins Ausland. Von Zobelfellen wurden aus demselben Gebiet 8000 Stück angeführt, die sämtlich zum Preise von 22—23 Rubel abgesetzt wurden. Sibirische Marder hatte man gegen 10000 Stück zusammengebracht, d. h. bedeutend weniger als im vorigen Jahre. Fuchsfelle sind, trotzdem sie nur in geringen Mengen vertreten waren, nicht sämtlich abgesetzt worden. Von Blaufuchs waren auf der Messe 13000 Stück vorhanden, von welchen bis 3000 Stück nach Moskau verkauft wurden, während der Rest an verschiedene Abnehmer zum Preise von 8 Rubel bis 8 Rubel 75 Kopeken das Stück verkauft wurde. Von Turuchanschen Wolfsfellen hatte man nur wenige angeführt; der Preis für dieselben war 12 Rubel für das Fell. An Hermelin waren bis 15000 Stück auf die Messe gebracht worden; das Fell wurde zu 2 Rubel 30—60 Kopeken verkauft. Bärenfelle sah man nur wenige, obgleich der Fang recht günstig ausgefallen war; verkauft wurden dieselben zu 15 Rubel das Fell. Die Zufuhr in Vielfraß-

fellen war ebenfalls nicht groß; für den Export wurde das Stück zum Preise von 7—8 Rubel verkauft.

Was Lederwaren anbelangt, so ist vor allen Dingen die bedeutende Abnahme der Anfuhr der sogenannten „Kansanschen" Waren zu vermerken, was mit den großen Bestellungen auf verschiedene Lederwaren und Halbfabrikate seitens der Kronslieferanten zusammenhängen dürfte, die von den Kansanschen Fabriken übernommen worden sind. Die Abnahme der Zufuhr dieser Waren wird auf 25—30 Prozent geschätzt.

Das Angebot von asiatischen Teppichen war gering und ihre Qualität war unter mittel, so daß die besten zu 80 Rubel geschätzt wurden, während sonst Teppiche 300 bis 500 Rubel kosteten. Das Fehlen teurer Teppiche erklärt sich durch die Schwierigkeit des Transportes derselben mit der Eisenbahn aus den Produktionsgegenden. Filz aus Schafwolle, Koschma genannt, wird zu 80 Kopeken bis 2 Rubel das Arschin verkauft. Mit Gummiwaren wird lebhaft gehandelt, und ihre Umsätze nähern sich bald dem Ende. Hauptgegenstand dieses Handels bilden Gummischuhe, von denen ungefähr für 400 000 Rubel mehr als im vorigen Jahre auf der diesjährigen Messe angeboten wurden; der allgemeine Zuschlag der Preise für diese Waren im Vergleich zu 1904 wird auf 5—7 Prozent geschätzt. Auf der diesjährigen Messe wird eine bedeutende Abnahme der Zufuhr von Streichhölzern bemerkt; es handelt hiermit jetzt nur eine Firma, die im ganzen nur 2000 Kisten angeführt hat, während früher viele Firmen aus Wjatka mit dieser Ware zur Messe kamen und die Gesamtzufuhr 10 000 bis 15 000 Kisten betrug. Als Grund für die Abnahme in diesem Artikel wird die Bestellung für den Bedarf der Armee genannt.

Die Stimmung des sogenannten „schwarzen Marktes" mit Getreide ist recht belebt; die Zufuhren von Getreide bezifferten sich auf 12 000 bis 20 000 Pud pro Tag; am 7. Februar betrug die Gesamtzufuhr 150 000 Pud. Es kamen auf den Markt hauptsächlich Roggen, Hafer, Roggenmehl; Weizen ist wenig angeführt worden, weshalb denn auch der Preis für denselben fester wird. Abschlüsse werden schnell abgeschlossen auf große Partien, vorzugsweise auf Roggenmehl.

Vergleicht man die Getreide- und Mehlpreise mit denen der vorigen Messe, so kann man einen Niedergang bei Hafer, Roggen und Roggenmehl bemerken. Die Stimmung des Marktes für Sämereien ist fest; besonders belebt ist der Handel mit Ölsämereien, für welche große Nachfrage von seiten der Fabriken vorhanden ist; über Abschlüsse für den Export ist jedoch bisher noch nichts zu hören gewesen.

(Nach Torg. Prom. Gaz.)

Butter und Getreide auf der Sibirischen Eisenbahn.

Die Sibirische Bahn wird nunmehr auch Güter befördern, und zwar Getreide nach Archangelsk und Butter nach den baltischen Häfen. Butter ist einer der wichtigsten sibirischen Exportartikel, weshalb das Verkehrsministerium besondere Maßnahmen trifft, damit die Buttertransporte nicht unterbrochen werden. Für die bevorstehende Butterkampagne sind nachstehende Maßnahmen in Aussicht genommen: Auf den Stationen Tscheljabinsk, Kinel, Ob, Kainsk, Omsk, Issyk-Kul, Petropawlowsk und Kurgan werden die Eiskeller vergrößert und nach neuem System angelegt. Ferner wird auf der Station Ob ein neues Kühlpackhaus erbaut werden. Die Züge werden auf dem ganzen Wege von besonderen Agenten begleitet werden, deren Tätigkeit darin bestehen wird, die Eisvorräte in den Waggons auf den Stationen zu ergänzen. Auch wird die Fahrgeschwindigkeit der Butterzüge erhöht werden.

Die Naphthaindustrie in Baku.

Die Bakuer Naphthaindustrie hat während der letzten Monate viel zu erdulden gehabt. Streiks, Schneeverwehungen, Unruhen auf dem westlichen Teil der Transkaukasischen Eisenbahn und das tatarisch-armenische Gemetzel haben schädigend auf die Naphthaindustrie eingewirkt und derselben ganz bedeutende Verluste zugefügt. Eine Vorstellung von der Größe der Verluste bekommt man aus nachstehenden Daten: Im Oktober vorigen Jahres wurden 58,8 Millionen und im November 61 Millionen Pud Naphtha gewonnen. Im Dezember sank die Produktion infolge des Streiks auf 23,8 Millionen Pud, während im Januar aus demselben Grunde nur 43,1 Millionen Pud gewonnen wurden. Infolge des armenisch-tatarischen Gemetzels wurden während der ersten Hälfte des Februar ungefähr 20 Millionen Pud produziert, also 10 Millionen Pud weniger, als unter normalen Bedingungen hätte gewonnen werden müssen. Auch die zweite Hälfte des Februar wird wohl für die Naphthagewinnung keine erfreulichen Resultate bringen. In den zwei Monaten (vom 13. Dezember bis 15. Februar) sind im ganzen 62,9 bis 63 Millionen Pud weniger gewonnen worden, als erwartet wurde. Bei einem Preise von 13 Kop. pro Pud stellt sich der Ausfall auf 8 190 000 Rubel, wozu noch $1^1/_2$ Million Rubel für die niedergebrannten 125 Bohrtürme und -vorrichtungen hinzuzuzählen sind. Somit ergibt sich ein unmittelbarer Schaden von 9,7 Millionen, welchen die Naphthaindustrie und der Staat zu tragen haben Auf den Staat entfallen davon 40 Prozent, die in Gestalt von Abgaben zu entrichten sind, was etwa 3,3 Millionen ausmacht. Zu den Verlusten der Krone kommen noch 3,7 Millionen für Petroleumakzise und 1 700 000 Rubel für Eisenbahnfracht hinzu.

Indien und Australasien.

Handel mit Lederhandschuhen in Kalkutta.

Es ist schwer, den Wert der Einfuhr von Lederhandschuhen nach Kalkutta auch nur annähernd zu bestimmen, da die Zollpolitik keinen genügenden Anhalt hierfür bietet — der Artikel ist mit einer großen Anzahl anderer Waren unter eine Rubrik zusammengefaßt — und anderseits der Vertrieb der Ware in zahlreichen Händen ruht und somit auch von den Importeuren keine sicheren Unterlagen zu erlangen sind.

Im allgemeinen muß hervorgehoben werden, daß der Verbrauch von Lederhandschuhen in Kalkutta infolge der starken Hitze ein verhältnismäßig geringer ist. Herren gebrauchen fast nur weiße Glacehandschuhe für Bälle, Gesellschaften und für offizielle Festlichkeiten, die in der kühleren Jahreszeit schnell aufeinander folgen. Gewichtiger ist der Handel mit Damenhandschuhen, der in den Monaten Oktober bis März besonders lebhaft ist.

Geschäfte, in denen ausschließlich Handschuhe verkauft werden, gibt es in Kalkutta nicht. Dieselben werden ortsüblich von Kleidergeschäften und Modemagazinen geführt, die sich ausschließlich in englischen Händen befinden.

Die Verkaufsfirmen pflegen niemals direkt bei den Fa-

briken ihre Bestellungen aufzugeben, sondern wenden sich an ihren ständigen Londoner Agenten, der der Frachtersparnis wegen mehrere Ordres gleichzeitig erledigt. Es dürfte deshalb für Fabrikanten von Nutzen sein, mit den in London ansässigen „East Indian Agents" Fühlung zu nehmen und durch diese indirekt in das Geschäft hineinzukommen. Auch könnte der Versuch gemacht werden, mit Agenten in Kalkutta unmittelbar in Geschäftsverbindung zu treten.

Die Verkäufer sind im allgemeinen über die Herkunft der aus London bezogenen Ware nicht orientiert. Zweifellos stammt ein großer Teil der minderwertigeren weißen Glacehandschuhe aus Österreich-Ungarn; die billigeren sog. Schweden sind französisches Erzeugnis, bessere Sorten sind in England gefertigt. Auch Italien und Belgien sind an der Einfuhr beteiligt; angeblich sollen letztere Erzeugnisse infolge ihrer Schwere weniger Anklang finden.

Der Verkaufspreis der gewöhnlichen weißen Herrenglacéhandschuhe beträgt 1 Rupie bis 1 Rupie 4 Annas, während sich der Einkaufspreis für den Londoner Agenten auf höchstens 8 Schilling für das Dutzend Paare stellen dürfte. Der gewaltige Unterschied zwischen Einkaufs- und Verkaufspreis ist in der Hauptsache durch die klimatischen Einflüsse bedingt. Während der Regenzeit geht ein großer Teil der unverkauften Bestände trotz sorgfältigen Verschließens in Blech- oder Zinkkisten infolge der feuchten Luft zugrunde. Besonders Handschuhe aus schwedischem und Chevretteleder pflegen sich zu härten und zu flecken.

Bezüglich der Damenhandschuhe kann man zwischen zwei Sorten unterscheiden: Chevreau und Schweden.

Für Abendgesellschaften werden allgemein weiße oder schwarze Musketaire, die in Höhe des Handgelenkes mit drei Knöpfen geschlossen werden, bevorzugt. Der Preis beträgt etwa 4 Rupien 4 Annas pro Paar (Einkaufspreis etwa 28 Schilling 10 Pence pro Dutzend). Bei Tag werden gewöhnlich vierknöpfige weiße, schwarze oder lohfarbige getragen, seltener strohfarbige oder perlgraue.

Als Spezialsorten verdienen noch genannt zu werden Radfahrhandschuhe, Reit- und Fahrhandschuhe.

Die übliche Verpackung besteht aus Pappkartons, in welche vier oder sechs Pakete zu je einem halben Dutzend Paare gelegt werden; die einzelnen Paare werden in Seidenpapier gewickelt, die Kartons in die für Exportzwecke mit Zinkeinsätzen versehenen Kisten gestellt.

Edelstein-Vorkommen auf den Philippinen.

Die Spezialausstellung der Philippinen auf der Weltausstellung von St. Louis hat eine Reihe interessanter Halbedelsteine enthalten, über deren Art und Fundstellen nunmehr folgende amtlichen Erklärungen veröffentlicht werden.

Holzopal wird an den Bergen in der Nähe von Capas, in der Provinz Tarlac der Insel Luzon gefunden. Von diesem Stein waren eine große Menge Proben, und zwar graue, gelbe, rotbraune, schwarzgebänderte und gefleckte ausgestellt. Von Capas war auch eine Probe von versteinertem Holz eingeschickt.

Versteinertes Holz kommt ferner vor in der Halbinsel Zamboanga der Insel Mindanao. Die ausgestellten Proben waren weiß, rot und grau, die merkwürdigste von ihnen zeigte eine rein weiße Farbe und hatte ein jetschwarzes Zentrum.

Bei Mauban in der Provinz Tayabas der Insel Luzon wurden Holzjaspis und versteinertes Holz gefunden. Die nach St. Louis gebrachten Proben waren große, weiße, poröse Äste und Stämme von Bäumen und große Ausschnitte aus festen, rot und gelb gefleckten Baumstämmen.

Chalcedon, blauer Hornstein, weißer Achat, drusiger und glasiger Quarz wurden zusammen gefunden bei San Miguel, Provinz Bulacan auf Luzon. Die ausgelegten Proben von Chalcedon waren durchsichtig grau, die vom Hornstein schön gefleckt blaugrau und die vom Achat weiß mit feinen Linien und Bändern. Fossile Koralle, kieselartig, schön gezeichnet, weiß und durchsichtig, wurde in einer Probe gezeigt, die von einem verwitterten Felsen bei San Miguel abgebrochen war.

Auf der Insel Panay wurde Achatjaspis, Jaspis und Chalcedon gefunden. Die meisten der hiervon ausgestellten Proben waren abgerundete, rot und gelb gefleckte Steine. Eine Probe hellgrauer Chalcedon und ein Stück grüner Diorit kamen von Aniniy in der Provinz Antique auf Panay.

Von wirklichen Edelsteinen wurden nur Opale bei Binangonan in Rizal und einige ganz kleine Rubinen in den Quellwassern einiger Flüsse bei Mambulao und Paracale gefunden. Die Insel Mindanao blieb bisher fast ganz unerforscht.

Kautschukgewinnung in Britisch-Indien seit 1870.

Der weitaus größte Teil des in Britisch-Indien gewonnenen Kautschuks wird zur Ausfuhr gebracht. Die nachstehenden Ausfuhrzahlen für die Jahre seit 1869/70 kommen daher den Produktionsziffern sehr nahe.

Hauptsächlich lieferte früher Assam den indischen Kautschuk, gegenwärtig wird er dort kaum noch in nennenswerter Menge gewonnen. An Assams Stelle trat Burma, und die Ausfuhr besteht jetzt zumeist in Kautschuk aus dieser Provinz. Aber auch die Produktion Burmas ist im Vergleich mit früheren Jahren außerordentlich zurückgegangen, was in den Exportziffern sehr deutlich zum Ausdruck gelangt. Die Ausfuhr gestaltete sich folgendermaßen:

Jahr	engl. Pfund	Jahr	engl. Pfund	Jahr	engl. Pfund
1869/70	737 408	1881/82	1 198 288	1893/94	1 076 992
1870/71	1 008 672	1882/83	1 182 496	1894/95	1 038 240
1871/72	1 751 456	1883/84	1 027 376	1895/96	801 248
1872/73	2 415 952	1884/85	909 104	1896/97	695 856
1873/74	1 885 744	1885/86	733 936	1897/98	623 056
1874/75	1 780 016	1886/87	850 976	1898/99	698 880
1875/76	1 708 896	1887/88	1 033 536	1899/1900	914 928
1876/77	1 490 496	1888/89	971 376	1900/01	862 176
1877/78	1 544 928	1889/90	1 112 608	1901/02	463 232
1878/79	1 124 256	1890/91	1 040 704	1902/03	115 920
1879/80	1 291 696	1891/92	1 045 408	1903/04	200 704
1880/81	1 097 712	1892/93	1 116 864		

Eröffnung eines Zollhafens in Pukulam auf Ceylon.

Laut Proklamation des Gouverneurs ist in Pukulam vom 11. Februar d. J. ab ein Hafen zum Verladen und Löschen von Waren geöffnet. In dieser Proklamation ist ferner bestimmt, daß auch Schiffe und Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von weniger als 15 Tons über den genannten Hafen Waren gemäß den für die Ein- und Ausfuhr von Waren in anderen Häfen der Kolonie bestehenden Gesetzen und Vorschriften und während der Dauer der bevorstehenden Perlfischereisaison nach überseeischen Gebieten aus- und von dort einführen können.

Ostasien.

Absatz von Motorwagen und -booten in China.

In den gewöhnlichen chinesischen Städten würde es unmöglich sein, mit einem Motorwagen zu fahren, und es ist wenig Aussicht vorhanden, daß in absehbarer Zeit die dortigen Straßen sich derart bessern, daß ein nennenswertes Geschäft mit Automobilen in China zu machen wäre. Dagegen sind in Schanghai Motorwagen in ansehnlicher Zahl im Gebrauch, und ihre Beliebtheit ist in schneller Zunahme begriffen. Es gibt dort viele Leute, die imstande sind, sich ein Automobil zu halten, und die auch Neigung haben zu Geldausgaben für derartige moderne Beförderungsmittel. Aber die Nachfrage wird auf die Stadt Schanghai beschränkt bleiben, auch wird man nur Automobile für den Stadtverkehr, nicht aber solche zu Tourenfahrten über Land gebrauchen können. Für Automobilfabrikanten erscheint der Markt in Schanghai jedenfalls beachtenswert.

Für den Absatz von Motorbooten bietet China mit seinen vielen weitverzweigten Wasserstraßen ein entschieden fruchtbares Feld. In den letzten Jahren ist es Mode geworden, die viel gebrauchten Hausboote von Dampfbarkassen ziehen zu lassen; wo die Dampfbootlinien nicht hinführen, benutzt man die alten Ruder zur Fortbewegung, die aber immer unbeliebter werden. Es wird noch lange Zeit vergehen, ehe der Kanalverkehr durch Eisenbahnbauten seine Bedeutung verliert, und in der Zwischenzeit bietet sich günstige Gelegenheit zum Absatz von Motorbooten zum privaten sowohl als zum öffentlichen Gebrauch. Bis jetzt sind im Innern Chinas Motorboote zumeist unbekannt; nur in Schanghai und anderen bedeutenden Reiseplätzen findet man kleine derartige Fahrzeuge. Da die wohlhabenderen Chinesen gern moderne Erzeugnisse kaufen, könnte bei genügender Reklame und persönlicher Vorführung von Motorbooten, namentlich von solchen mit geringem Tiefgang, wohl ein günstiges Geschäft angebahnt werden. Die nach Schanghai verkauften Boote sind gewöhnlich feine und hochwertige Erzeugnisse, deren Preise nur wenige reiche Leute erschwingen können. Durch Kataloge in chinesischer Sprache und durch den Augenschein müßten die Einwohner davon überzeugt werden, daß es auch brauchbare Boote zu Preisen gibt, welche ein großer Teil der Bevölkerung erschwingen kann.

Da es in China viele geschickte Schiffszimmerer gibt, wäre auch in Betracht zu ziehen, nur Motore einzuführen und die Schiffshüllen in China anfertigen zu lassen.

Ausfuhr von Habutae aus Japan.

Der japanische Minister für Ackerbau und Handel hat unter dem 13. Januar 1905 eine Verordnung, betreffend die Kontrolle der für die Ausfuhr bestimmten Habutae erlassen. Die Verordnung bestimmt, daß die Fabrikanten sowohl, wie die späteren Bearbeiter der auszuführenden Habutae keine Zusätze irgend welcher Art geben dürfen, welche lediglich den Zweck der Gewichtserhöhung haben. Die Fabrikanten usw. müssen überdies über ihr Gewerbe genau Buch führen und ihre Erzeugnisse mit einer Marke versehen, auf welcher die Fabrik, das Datum der Herstellung u. a. m. verzeichnet ist. Zuwiderhandelnde werden mit einer Geldstrafe bis zu 25 Yen belegt. Diese Strafe muß angesichts der Gewinne, welche durch eine Gewichtsfälschung der Seidengewebe erzielt werden können, als gering erscheinen, doch ist zu berücksichtigen, daß eine Bestrafung, besonders im Wiederholungsfalle, die Ausschließung des Schuldigen aus der betreffenden Seidengilde im Gefolge haben dürfte, wodurch ihm die Fortsetzung seines Gewerbes unmöglich gemacht würde.

Die Veranlassung zu diesem Gesetz haben, wie verlautet, die Klagen der auswärtigen Käufer japanischer Habutae, besonders in Frankreich und Amerika gegeben, da das unredliche Geschäftsgebaren der Fabrikanten letzthin großen Umfang angenommen hatte. Die japanische Regierung sah sich dadurch genötigt, durch diese Verordnung dafür Sorge zu tragen, daß der japanischen Habutae, deren Ausfuhr sich gerade in allerletzter Zeit besonders entwickelt hatte, ihr bisheriger guter Ruf erhalten bleibe.

Japan und Grossbritannien.

Die japanische Regierung hat am 16. März d. J. das Übereinkommen mit Großbritannien bekannt gegeben, wonach sich Japan und Britisch Ostindien gegenseitige Meistbegünstigung gewähren. Das Abkommen ist sofort in Kraft getreten.

Ausfuhrverbot der Straits-Dollars.

Laut einer auf Grund der „Coin Import and Export Ordinance, 1903" erlassenen Verordnung im Rate (Nr. 67, 1905) ist vom 16. Januar 1905 ab die Ausfuhr der als Straits-Dollar bekannten Münze aus der Kolonie nach einem Orte außerhalb der Malayischen Halbinsel, Niederländisch-Ostindiens und Borneos verboten worden.

Ausschreibungen.

Die Konzession für den Bau eines Elektrizitätswerkes und für den Betrieb einer elektrischen Bahn in Damaskus ist an die Empain-Finanzgruppe in Brüssel verliehen worden. Das Gesellschaftskapital soll 250 000 Pfund betragen.

Öffentliche Arbeiten auf Ceylon. Der Gouverneur der Insel soll einer amtlichen Veröffentlichung zufolge zur Aufnahme einer Anleihe von 1 000 000 Pfund ermächtigt werden, welche u. a. zu Bahn- und Hafenbauten, zur Vollendung der Wasserleitung sowie zum Bau von Kanalisationsanlagen in Colombo verausgabt werden sollen.
(Commercial Intelligence.)

Eisenbahnbau in Französisch-Indochina. Der Bau folgender Linien wurde genehmigt: Weiterführung der Saigon-Eisenbahn nach der Khan-Hoa-Küste; Anschlag: 29 200 000 Fr. — Linie von Phan-rang nach Danhim als erster Teil der Lang—Bianzweigbahn; Anschlag: 11 500 000 Fr. — Linie von Hué nach der Kwangtri-Küste; Anschlag: 7 300 000 Fr. (Journal Officiel de la République Française.)

Der Bau einer Pferdebahn in Nanking (China) wird erwogen. (Commercial Intelligence.)

Der Bau und Betrieb einer 33 (engl.) Meilen langen Dampfstraßenbahn von Sylhet nach Kulaura (Britisch-Indien), einer Station der Assam—Bengal Railway, sollen von der Regierung an Privatunternehmer vergeben werden. Für die ersten zehn Betriebsjahre wird außer anderen Vorteilen ein Jahreszuschuß von 1000 Rupien pro Meile gewährt. Für die Beförderung der Fahrgäste über den Kusiara- und Surmafluß ist die Verwendung einer Fähre (oder Brücke) erforderlich. Angebote sind an den Secretary to the Chief Commissioner of Assam, Public Works Department, in Schillong zu richten.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, Juni. **No. 9.** **IV. Jahrgang.**

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

Der Vortragsausschuß hat dem Vorstande der Gesellschaft unterm 10. Mai 1905 ein vorläufiges Programm für den Winter 1905/6 vorgelegt. Dieses Programm hat die Billigung des Vorstandes gefunden. Wir bringen dasselbe nachstehend zur Kenntnis der Mitglieder, indem wir uns gleichzeitig Vervollständigung und Ergänzung vorbehalten:

1. **Öffentlicher Vortrag:** Ende Oktober 1905.
   Leutnant Pflughöft: „Das heilige Land der Chinesen", mit Lichtbildern.
2. **Herrenabend:** Mitte November 1905.
   Dr. M. Wiedemann-Hamburg: „Auf den Spuren der Bagdadbahn".
3. **Öffentlicher Vortrag:** Ende November 1905.
   Graf zu Reventlow: „Die Erfahrungen des modernen Seekrieges in Ostasien", mit Lichtbildern.
4. **Herrenabend:** Mitte Dezember 1905.
   Hauptmann Klotz-Perleberg: „Die russische Politik gegenüber dem Dalailama".
5. **Öffentlicher Vortrag:** 5. Januar 1906.
   Leutnant Filchner und Gemahlin: „Reiseerlebnisse im Innersten Asiens", mit Lichtbildern.
6. **Herrenabend:** Ende Januar 1906.
   General von Zepelin: „Die Erfahrungen des ostasiatischen Landkrieges".
7. **Herrenabend:** Februar 1906.
   Dr. Vosberg-Rekow: „Europäische Wirtschaftspolitik in Ostasien".
8. **Öffentlicher Vortrag:** Anfang März 1906.
   Landesgeologe Dr. Krusch: „Bodenschätze und Bergbau in Vorderasien".

Der Vorstand hat in seiner Sitzung vom 10. Mai 1905 beschlossen, im Hinblick auf den Abschluß der Jahresrechnung am 30. September, sowie im Hinblick auf die Abhaltung des 2. Deutschen Kolonialkongresses die ordentliche Generalversammlung für die ersten Tage des Monats Oktober einzuberufen.

Der Präsident: **Freiherr von der Goltz.** Der Vizepräsident: **Dr. jur. Seidenspinner.** Der Schriftführer: **Dr. Vosberg-Rekow.**

Seidenzucht in Kleinasien und Syrien.

Von Major Max Schlagintweit, München. Mit 2 Skizzen.

I.

Die Seidenzucht gehört mit dem Baumwollbau zu jenen landwirtschaftlichen Kulturen Kleinasiens und Syriens, welche die hohe wirtschaftliche Bedeutung dieser an Bodenprodukten so reich gesegneten Länder ganz besonders erkennen lassen.

In Nummer 8 und 9 des vorigen Jahrganges dieser Zeitschrift habe ich in eingehender Weise die Baumwollkultur in Kleinasien und Nordsyrien behandelt und in einer Skizze die Lage der Baumwollgebiete ersichtlich gemacht. Während nun in Kleinasien diese Gebiete an der West- und Südküste der Halbinsel liegen, ist dortselbst die Seidenzucht fast ausschließlich auf die Nordküste beschränkt. (Siehe Skizze I.) Es sind zwei Hauptgebiete zu unterscheiden: ein nordwestliches im Vilajet Brussa und im Mutessariflik (selbständigem Sandjak) Ismid und ein nordöstliches in den Sandjaks Amasia und Djanik gelegen.*)

Der Seidenbau ist an die Kultur des Maulbeerbaums gebunden, da ja dessen Blätter das Futter für die Seidenraupe bilden. Der Maulbeerbaum gedeiht im allgemeinen nur in gemäßigten Klimaten und den Gebirgsregionen der Tropen. In Kleinasien finden wir sein Vorkommen hauptsächlich in einer Zone, welche sich längs der Nordküste hinzieht und nach Süden durch eine Linie abgeschlossen wird, welche die Orte Panderma, Inönü (Station an der anatolischen Bahn vor Eskischehr), Angora, Amasia, Ünie (an der Schwarzen Meerküste) verbindet. Innerhalb dieser Zone liegen also die beiden Hauptgebiete, wie noch einige Nebengebiete, so bei Nalluhan (Sandjak Angora), bei Kaledschik am Kysil Irmak und Safranboli im Sandjak Kastamuni. Außerhalb dieser Zone findet sich ganz vereinzelt weiter im Innern die Zucht der Seidenraupe im westlichen Flußgebiet des Sandjaks Karahissar, in den Tälern des Köplü- und Banas-Tschai, dann an der Westküste im Tale des Bakyr-Tschai im Kasa Bergama und bei Gedis. Kleinere Produktionsgebiete liegen noch bei Malatia und Diarbekr.

*) Türkisch bedeutet Vilajet Provinz, Sandjak Regierungsbezirk, in Syrien Liwa genannt, Kasa Distrikt, Nahie Kreis.

Für die Zucht der Seidenraupe kommen nur die Blätter des weißen Maulbeerbaums (Morus alba) in Betracht; derselbe stammt aus China und Zentralasien und wurde wahrscheinlich schon im Mittelalter nach Kleinasien eingeführt. Die Maulbeerbäume werden in Baumschulen gezogen und stehen in Reihen nur etwa 1—1½ m voneinander entfernt, die Reihen selbst in Abständen von etwa 2 m; es handelt sich eben darum, auf einem kleinen Raume möglichst viel Laub zu bekommen.

Der Maulbeerbaum erfordert eine sehr sorgfältige Kultur; der Boden der Pflanzungen muß jährlich 2—3mal gehackt werden, in den ersten drei Jahren muß jeder Baum in jedem Jahre, dann alle 4—5 Jahre gedüngt werden. Je nach der Höhenlage wird der Maulbeerbaum als Hochstamm von über 6 Fuß Höhe oder als Niederstamm von 2—5 Fuß Höhe, im Tieflande als buschartiger Strauch gezogen. Erst vom dritten Jahre angefangen schneidet man die Äste und Zweige zum Füttern der Raupen ab; im fünften Jahre liefern die Bäume die volle Ernte, pro Baum 3 Oka (= 3,85 kg) Blätter. Nach Schluß der Raupenfütterung gewähren die Maulbeerpflanzungen einen sehr traurigen Eindruck, da nur kahle Zweigstumpfe zu sehen sind.

Vor der allgemeinen Verbreitung des weißen Maulbeerbaums wurde zur Fütterung der Seidenraupe das scharf behaarte Blatt des schwarzen Maulbeerbaums (Morus nigra) verwendet, das aber viel weniger hierzu geeignet ist; er ist ein medisch-pontischer Baum, also in Kleinasien einheimisch und wird noch immer kultiviert, da seine schwarz-violetten, wohlschmeckenden Beeren — mit denen des weißen — zur Bereitung des bei den Türken und Griechen so beliebten Raky verwendet werden.

Für die hauptsächlich von den Kleinbauern betriebene Zucht der Seidenraupe sind in den anatolischen Dörfern die Häuser ganz besonders eingerichtet. Während dieselben sonst nur ein niedriges Stockwerk mit flachem Dach aufweisen, werden sie zu dem genannten Zwecke 2—3 Stock hoch gebaut und die oberen Stockwerke ganz für die Seidenraupenzucht verwendet. Große Züchter bauen eigene Holzhäuser mit 3—4 Stockwerken. Ein solches Raupenzuchthaus, das für die Brut von 400 g Eiern ausreicht, stellt sich nach Kärger auf 160—200 türkische Pfund (3000 bis 3700 Mark).



Skizze 1.

Sehr anschaulich schildert von der Goltz in seinen „Anatolischen Ausflügen" den Betrieb der Seidenraupenzucht bei den Bewohnern des Städtchens Lefké am unteren Sakaria, einer Station der anatolischen Eisenbahn, wie folgt:

„In Lefké spielt nicht der Mensch, sondern der Seidenwurm die Hauptrolle. Wenn man von Sakaria zum Städt-

chen hinaufsteigt, das sich an den Fuß der Berge des linken Ufers schmiegt, so fesseln droben im höchst gelegenen Viertel stattliche, blau und weiß getünchte Gebäude den Blick. Es sind Zuchthäuser für Seidenraupen, zweistöckige luftige Gebäude, mit hübschen, grünberankten Veranden, und wer ihre Bestimmung nicht kennt, ist verwundert, hier Leute zu finden, die sich eine so ansehnliche Behausung gönnen dürfen. Sieht man aber näher zu, so entdeckt man, daß die Familie, die darin wohnt, sich in ein bis zwei Zimmer zusammengedrängt hat, um alle übrigen Räume der Seidenwürmerzucht zu widmen; Hausflure und Dachböden sind gleichfalls besetzt. Im Innern werden hölzerne luftige Gerüste errichtet, die bis zur Decke reichen und um die ringsherum nur ein schmaler Gang übrig bleibt. In das Gerüst werden gleichsam Stockwerke aus Zweigen und Geäst von etwa einem Fuß Höhe eingezogen. Auf einer Unterlage von frischen Maulbeerblättern oder auch von grobem Papier werden dort die Würmer ausgebreitet und dann wieder mit Laub überdeckt. Als behaglich situierte Rentiers überlassen sie sich dann dem befriedigenden Prozeß der Ernährung, bis sie, vom Faulenzertum lebensmüde geworden, sich in die eigene Behausung einspinnen, um so endlich als Kokons der Mitwelt nützlich zu werden. Ihre Freßlust soll ungeheuer sein; die grüne Blätterdecke muß mehrfach des Tages erneuert werden, und während der Zeit der Verpuppung der Tierchen gibt es nicht wenig zu tun. Große Aufmerksamkeit erfordert es, die kranken Würmer in der Masse sogleich zu erkennen und Epidemien zu vermeiden, die sich bei der sybaritischen Lebensweise der Patienten reißend schnell verbreiten sollen. — — Bei dem außerordentlichen Bedarf an Maulbeerlaub werden alle Gärten und Gärtchen bis auf das letzte Bodenstück mit Maulbeerbäumen bepflanzt und nichts bleibt für die Menschen übrig."

Verfolgen wir den Raupenzüchter bei seiner interessanten Arbeit.

Sowie die ersten Blätter an den Maulbeerbäumen erscheinen — es ist dies in der zweiten Hälfte des März der Fall (gewöhnlich zwischen dem 20. und 30. März) — beginnt das Einlegen der Seidenraupeneier zur Ausbrütung in die Holzgestelle. Die Zimmer werden hierzu erst gründlich gereinigt, geschwefelt, Fenster und Türen geschlossen. Die Temperatur in den Zimmern wird anfänglich auf 10° C. gehalten, dann jeden folgenden Tag um $^1/_2$° erhöht und bis auf 20—25° C. gesteigert. Der kleine Bauer gibt sich aber, wie H e r m a n n berichtet („Anatolische Landwirtschaft") die Mühe mit der Temperaturregulierung nicht. Seine Frau pflegt die Eier in den Busen zu stecken, wo sie oft schon nach sechs Stunden auskriechen. Es ist dieses Verfahren jedoch nichts weniger als rationell, denn es geht dabei immer ein ziemlich hoher Prozentsatz zugrunde.

Aus den in den Gestellen eingelegten Eiern schlüpfen die Raupen in 10—15 Tagen aus; dieselben werden, wenn sie 3 mm Länge erreicht haben, mittels junger Maulbeerblätter ausgehoben — Berührung mit den Fingern ist absolut zu vermeiden — und auf Binsenmatten gelegt, die mit reinen Tüchern bedeckt sind; dann beginnt die F ü t t e r u n g, welche fünf Wochen dauert. Wie sehr während dieser Zeit der Appetit der Raupen zunimmt, möge aus folgenden, von Hermann angegebenen Futterrationen hervorgehen. Es erhalten die aus 25 g Eiern ausgekrochenen Raupen, das sind etwa 35 000:

bis zum 5. Tag (erster Fraß) 3 kg 11 g reine Blätter, 78 g kleine Blättchen oder Abfall
vom 6.—12. Tag (zweiter Fraß) 9 kg 33 g reine Blätter, 1 „ 55 „ Abfallblätter
„ 13.—18. „ (dritter „) 31 „ 10 „ reine Blätter, 4 „ 66 „ Abfall
„ 19.—26. „ (vierter „) 93 „ 30 „ reine Blätter, 14 „ Abfall
„ 27.—35. „ (fünfter „) 561 „ gute Blätter, 52 kg 90 g Abfall.

Es frißt also eine solche Raupenabteilung während dieser fünf Wochen 771 kg 73 g, also rund 800 kg (16 Zentner) Blätter; zwischen den Freßperioden legen immer die Häutungen. Die Züchter haben vollauf zu tun, den Heißhunger ihrer Raupen rechtzeitig zu stillen, und soll es einen drolligen Anblick gewähren, während dieser Zeit die kleinen Esel, die unter ihrer großen Bürde von Maulbeerzweigen fast verschwinden, von den Feldern in vollem Trabe nach den Raupenzuchthäusern treiben zu sehen. Während dieser ganzen Zeit muß die Temperatur in dem Zuchtraum auf einer Höhe von 20—25° gehalten werden.

Mit der Zunahme des Wachstums beanspruchen die Raupen aber auch eine Steigerung ihres Platzraumes. So müssen die aus 25 g Eiern ausgekrochenen Raupen (gleichfalls nach Hermann) vor ihrer ersten Häutung, also die ersten 4—5 Tage, einen Raum von 5 qm haben, nach der zweiten Häutung (sechs Tage später) einen solchen von 10 qm, nach der dritten (nach weiteren 6—7 Tagen) 20 qm, nach der vierten (nach weiteren acht Tagen) 40 qm, und nach der letzten Häutung, die nach weiteren 10—12 Tagen eintritt, verlangen dieselben Raupen einen Raum von 45 bis 60 qm. Im ausgewachsenen Zustande hat die Raupe eine Länge von 8—9 cm.

Nach der letzten Häutung hören die Raupen zu fressen auf; es beginnt das E i n s p i n n e n, wozu die Raupen auf stark verästelte Zweige von Buchen und Eichen übertragen werden. In kurzer Zeit ist die Raupe von einem dichten Seidengespinst, das aus einem einzigen Faden besteht, umgeben, dem K o k o n. Acht Tage nach dem Einspinnen verpuppt sich die Raupe und nun werden die Kokons gesammelt und frisch an die Seidenspinnereien (Spulfabriken) oder an die Händler verkauft. Der Züchter behält nur so viel Kokons zurück, als er zur Gewinnung der erforderlichen Menge von Eiern für das nächste Jahr braucht. Sowie aus diesen Kokons die Schmetterlinge ausgekrochen sind und sich die Geschlechter gepaart haben, was sofort nach dem Auskriechen geschieht, wird das Weibchen in einen Sack von Musselin gesteckt, und läßt man es in diesem seine Eier legen, worauf es stirbt. Die gewonnenen Eier werden dann über Winter in kleinen Beutelchen aufgehoben und trocken gehalten bei ständigem Luftzutritt.

Sofern der Züchter die weitere Verarbeitung der Kokons selbst in die Hand nimmt, muß er zunächst das Töten der Puppe (Chrysalide) in den Kokons vornehmen, was sonst in den Spulfabriken geschieht. Dieses Töten des Insekts ist deshalb notwendig, weil der Schmetterling beim Herauskriechen aus dem Kokon diesen befeuchtet und durchbohrt, wodurch das Gespinst unbrauchbar wird. Das Töten geschieht in der einfachsten Weise dadurch, daß der Züchter die Kokons in die Sonne oder in einen gewöhnlichen Ofen legt und durch Einwirken der Hitze das Tier zum Eingehen bringt. Da die so getrockneten Kokons einen Minderwert von 10—20 Piaster per Kilo (= 2—4 Francs per

$37\frac{1}{2}$ Liter) haben, so ziehen es die Züchter, wo sie nur immer Gelegenheit hierzu haben, vor, die frischen Kokons an die Fabriken oder großen Händler zu verkaufen, welche diesen Prozeß in eigenen Dämpfungsapparaten oder geheizten Kammern vollziehen. Beim Trocknen verlieren die Kokons etwa $\frac{2}{3}$ von ihrem Gewichte; auf 1 Kilo gehen 500—600 Stück getrockneter Kokons. 100 kg frischer Kokons geben durchschnittlich 33 kg trockene und von diesen erhält man 10 kg abgehaspelte Seide. Von einem Kokon kann man etwa 1000 m Fadenlänge abhaspeln. Diese Arbeit wird entweder in eigenen großen Fabriken oder im Hausbetrieb ausgeführt, und ich werde hierauf noch später zurückkommen.

Zunächst einige Angaben bezüglich der Rentabilität der Seidenzucht.

Bei $1\frac{1}{2}$ m Pflanzweite stehen 400 Bäume auf 1 Donum (= $\frac{1}{11}$ ha); dieser liefert also $400 \times 3{,}85$ kg = rund 1500 kg Blätter. Hiermit kann man nach früherem die Raupen von 50 g Eiern ernähren, von denen man 130—170 kg frische Kokons erhält. Da für 1 kg frische Kokons durchschnittlich 3 Francs gezahlt werden, so stellt sich der Rohertrag der Seidenzucht pro Donum auf rund 400—500 Francs (320 bis 400 Mark). Dies übersteigt aber den Rohertrag eines Donums beim Weizenbau (= 32 Mark) um das zehnfache!

Da der türkische Züchter als Kleinbauer nur eine geringe Fläche, etwa 2—3 Donum, für Maulbeerpflanzung anlegt, so kann er die ganze Raupenzucht selbst mit Hilfe seiner Familie ohne Beziehung fremder Arbeitskräfte betreiben. Nach Kärger stellt sich die Roheinnahme einer solchen Familie auf 2000—3000 Piaster, also etwa 400 bis 500 Mark. Forchheimer gibt sogar an, daß „mancher Kleinbauer in Lefké 50—60 türkische Pfund oder 1100 Mark für seine Kokons löst, wobei er nur 2—3 Donum Maulbeerpflanzung in Kultur hat". Allerdings ist zu bedenken, daß bei der Seidenraupenzucht infolge ungünstiger, besonders feuchtkalter Witterung die Einnahme eines Jahres verloren sein kann. —

Solange der Seidenbau in den Ländern des südlichen Europa noch nicht sehr verbreitet war, nahm die türkische Seidenproduktion eine sehr wichtige Stellung ein; die europäische Seidenindustrie bezog den größten Teil ihres Rohproduktes aus der asiatischen Türkei. Von Ende des 17. Jahrhunderts ab aber hörte dieser Export nach Europa ganz auf, die türkische Seidenkultur ging immer mehr zurück, und die Kokons wurden nur mehr im eigenen Lande verarbeitet, von den Züchtern selbst, in sehr primitiver Weise.

Ein Deutsch-Schweizer namens Falkeisen errichtete im Jahre 1845 in Brussa die erste mechanische Seidenspinnerei (Filande) und erzielte damit eine bedeutende Verbesserung bei der Abhaspelung der Seide. Seinem Beispiele folgend entstanden in Brussa und Umgebung bereits 1846/47 vier neue Seidenspinnereien, 1850 erbaute die Regierung eine eigene Spinnerei in Tschinar-Dibi bei Brussa.

In den Bezirken Brussa und Ismid fand eine allgemeine Wiederaufnahme der Maulbeerbaumkultur statt. 1855 erreichte die anatolische Gesamtproduktion die Menge von $4\frac{1}{2}$ Millionen Kokons. Die Ausfuhr hob sich auf 18 Millionen Francs.

Ende der fünfziger Jahre brach in Anatolien infolge des zu intensiven Betriebes der Raupenzüchtung auf engem Gebiete eine verheerende Seidenraupenkrankheit aus, die bewirkte, daß die jährliche Produktion an Kokons um die Hälfte zurückging. 1860 betrug die Ernte nur noch 2 Millionen kg Kokons; 1870 ging sie auf 1 Million kg zurück. Erst mit Anwendung der Pasteurschen Methode (1879) (Untersuchung der Raupeneier mit dem Mikroskop auf Pilze) wurde man dieser Krankheit vollkommen Herr, und heute weiß jeder Züchter mit dem Mikroskop umzugehen.

(Fortsetzung folgt.)

Die wirtschaftliche Struktur Indiens.

Von H. Fehlinger.

Indien ist ein agrarisches Land; die ackerbautreibende Bevölkerung überwiegt bedeutend und bloß in ganz wenigen Gebieten des Reiches stellt sie eine Minorität dar. Die Industrie bildet sich nur langsam aus, was in der historischen Entwicklung und den eigenartigen sozialen Verhältnissen begründet erscheint. Doch traten in jüngster Zeit die Bestrebungen immer deutlicher hervor, daß dem Ausbau der gewerblichen Produktion im Interesse der Zukunft Indiens unabweislich eine größere Aufmerksamkeit zugewendet werden muß, als es bisher geschah.*) Wenn auch nicht ein Wandel in den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Zuständen erwartet werden darf, der sich mit einer so staunenswerten Raschheit vollzieht, wie es in Japan der Fall war, so ist aber doch nicht zu verkennen, daß während der letzten Jahre mancher Fortschritt gemacht wurde, eine Tatsache, die besonders Sir Henry Cotton, einer der besten Kenner Indiens, eindringlich zu veranschaulichen weiß;**) er unterläßt es nicht, dabei die Fehler und Ungerechtigkeiten bloßzustellen, deren sich die britische Verwaltung schuldig machte und damit das Emporstreben des Landes behinderte. Die politischen Fragen sollen hier jedoch keiner weiteren Erörterung unterzogen, sondern es soll versucht werden, die wirtschaftliche Struktur Indiens darzustellen.

Die Verschiedenheiten des Bodens und des Klimas, der Verkehrsentwicklung, sowie die scharf hervortretenden Differenzen in der natürlichen Veranlagung der Völker des indischen Reiches bedingen eine Mannigfaltigkeit der Wirtschaftsformen und der kulturellen Eigenarten, die im einzelnen zu schildern an dieser Stelle nicht möglich ist.

Um ein Gesamtbild des gegenwärtigen Standes der wirtschaftlichen Entwickelung Indiens zu gewinnen, ist es angezeigt, vor allem die Ergebnisse der dort im Jahre 1901 vorgenommenen Berufszählung in Betracht zu ziehen. Freilich haben dieselben nicht auf jene Genauigkeit Anspruch, wie in den Industriestaaten Europas, da sich der Durchführung der Zählung ungeheure Schwierigkeiten entgegenstellten und eine Scheidung der sozialen Klassen nicht allgemein möglich gewesen war. Unter Zugrundelegung des amtlichen Materials*) ergibt sich in bezug auf die Schichtung der Bevölkerung nach Berufsklassen die folgende Übersicht.

*) Vergl. G. Barlow, „Industrial India". Madras, 1904. — „The Industrial Awakening", Indian Review, 1904, No. 11.

**) Cotton: „New India, or India in Transition". London 1904.

*) „Census of India", volume I, chapter 6. Calcutta und London, 1904.

Berufsklassen	Berufszugehörige		Berufstätige	
	Anzahl	% der Bevölkerung	Anzahl	% der Berufszugehörigk.
Landwirtschaft und Tierzucht	195 668 362	66,5	90 893 575	46
Industrie, Gewerbe und Handel	45 719 922	15,5	21 760 491	48
Verkehr und Transport	7 726 040	2,6	3 164 938	41
Öffentlicher Dienst	5 608 185	1,9	2 207 434	39
Freie Berufe	5 056 135	1,7	2 080 858	41
Häuslicher und Sanitätsdienst	10 717 500	3,6	5 565 970	52
Andere Berufe	18 690 294	6,4	10 262 689	55
Beruflose	5 001 608	1,7	2 820 227	56
Personen mit unbekanntem Beruf	173 010	0,1	—	—
Zusammen	294 361 056	100,0	138 756 182	47

Im Jahre 1891 fand ebenfalls eine Erhebung über die Berufszugehörigkeit statt, wobei jedoch Erwerbtätige und Angehörige nicht unterschieden wurden. Bei einem Vergleich der vorstehenden Zahlen mit jenen des Jahres 1891 resultiert eine relative Abnahme der Berufszugehörigen in allen Klassen, mit Ausnahme der Landwirtschaft und Tierzucht, sowie der Berufslosen, während die Bevölkerung insgesamt um 2,4 % zunahm; dies ist darin begründet, daß in beiden Jahren nicht vollständig nach den gleichen Grundsätzen vorgegangen wurde. Die Landwirtschaft wird nämlich besonders häufig zugleich mit einem anderen Berufe ausgeübt, und sie ist 1901 in zahlreichen Fällen als der Hauptberuf angenommen worden, wo sie 1891 nur als Nebenerwerb gegolten hatte.

Da die Arbeitsteilung erst wenig ausgebildet ist, erscheint es durchaus nicht als die Regel, daß eine Person nur e i n e r bestimmten Beschäftigung nachgeht; die Nebenberufe sind daher von erhöhter Bedeutung. Diese in ihrer Gänze durch die Zählung zu erfassen, war jedoch nicht möglich gewesen.

Bis in die jüngste Zeit war es eine eigenartige Erscheinung des indischen Wirtschaftslebens, daß — ausgenommen die Städte — jede Gemeinde eine nach außenhin fast vollständig unabhängige Einheit darstellte, welche alles das produzierte, was zur Deckung der eigenen Bedürfnisse notwendig war. Dieses Wirtschaftssystem hat, wie A. H. Rose hervorhebt *), die Kastenbildung mit erblicher Berufszugehörigkeit in hohem Maße gefördert, und es ist auch mit eine Ursache, daß die Ausbreitung der Industrie bis heute erheblichen Schwierigkeiten begegnet. Die Regeln der Kaste bestimmen nun das Tätigkeitsgebiet eines jeden, der ihr angehört, und vielfach ist der Kreis der Personen, für welche er Arbeiten ausführen darf, genau umgrenzt. In den letzten Jahren hat der Einfluß der Kaste seine Macht zum Teil wohl verloren, namentlich in den Städten, doch ist sie in den weiten Gebieten des Reiches noch von einer Bedeutung, die nicht unterschätzt werden darf.

Die Kastenorganisation hat nicht verfehlt, die Ergebnisse der Berufszählung ungünstig zu beeinflussen; Brahmanen geben gewöhnlich an, Priester zu sein, wenn sie auch deren Funktionen nie ausübten. Angehörige bestimmter Kasten wurden manchmal in ihrer Gesamtheit Berufen beigezählt, welche diesen Kasten traditionell zukommen, obzwar tatsächlich ein großer Teil davon anderen Erwerbszweigen oblag. Die zentrale Bearbeitung des Materials konnte hieran nichts mehr ändern.

In den östlichen Provinzen, Assam und Birma, verschwindet die lokale Organisation der Gewerbe gänzlich; sie ist dagegen in dem vom indoarischen Rassenelement bewohnten Gebiet am kräftigsten ausgebildet.

In den großen Städten mit 100 000 oder mehr Einwohnern erhalten wir von der Berufsschichtung, wie nicht anders erwartet werden kann, ein von dem Gesamtdurchschnitt abweichendes Bild, das die folgenden Zahlen veranschaulichen; von je 10 000 Einwohner entfallen hier

	Berufszugehörige	Berufstätige
auf Landwirtschaft und Tierzucht	868	374
„ Industrie, Gewerbe und Handel	3974	1835
„ den Verkehr	1247	564
„ öffentl. Dienste und freien Berufe	1324	528
„ häusl. u. persönl. Dienste, Sanitätsdienst	1218	657
„ die ungelernten Arbeiter etc.	938	537
„ „ Beruflosen	431	231
Zusammen:	10 000	4726

Die städtische Bevölkerung hat im Jahrzehnt 1891 bis 1901 rascher zugenommen als die Einwohnerzahl des Reiches überhaupt (7,3 gegen 2,4 %), was vornehmlich als eine Folge des gewerblichen Fortschritts gelten muß. Die Entwicklung der Baumwollen- und Jutefabrikation sowie anderer Industrien hat viele Bewohner ländlicher Distrikte in die Städte gezogen. Die Großstädte, in welchen die Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse am meisten zu merken ist, sind Bombay, Madras, Rangoon, Benares, Delhi und Haiderabad. Manche der großen indischen Städte zeigen einen ausgesprochenen Rückgang der politischen und wirtschaftspolitischen Bedeutung, die ihnen einst zukam. Dagegen beginnen andere kleinere Orte, besonders durch die Ableitung des Verkehrs von den Wasserstraßen auf die Eisenbahnen, sich rasch zu entfalten; hierzu gehören namentlich Peschawar, als wichtige Handelsstation im Nordwesten; Dschubbulpore, mit Baumwoll- und keramischer Industrie; Dakka, das Zentrum des Jutehandels in Ostbengalen; Multan, wo die Teppich- und Seidenindustrie sich entwickelt, und manche andere, früher verhältnismäßig wenig bedeutende Städte.

Die Bevölkerung des indischen Reiches betrug im Jahre 1901 294,4 Millionen; wie in der Tabelle über die Berufsschichtung gezeigt wurde, entfielen hiervon zwei Dritteile auf die Landwirtschaft, welche am meisten in Assam, Kurg, Kaschmir, Berar, Bengalen, Belutschistan und den Zentralprovinzen überwiegt; 70—84 % der Bewohner gehören hier direkt oder indirekt zur Berufsklasse Agrikultur. Im Norden und Nordosten des Golfes von Bengalen sowie im Westen des Reiches kommt dem Ackerbau die größte Bedeutung zu. Im südlichsten Teile der Halbinsel gehört nur in Kurg eine gleichhohe Proportion der Einwohnerschaft dieser Berufsklasse an. Während die fruchtbaren Landstriche Bengalens eine dichte Bevölkerung zu ernähren vermögen, finden wir die nordwestlichen Ackerbaugebiete, wo besonders ungünstige Niederschlagsverhältnisse obwalten und eine intensive Bewirtschaftung großen Schwierigkeiten begegnet, nur spärlich besiedelt.

Die geringste Proportion der Einwohnerschaft findet ihren Lebensunterhalt in der Landwirtschaft in Haiderabad, Travancore, der zentralindischen Agentie, in Cotschin, Ba-

*) „Census of India", 1901, volume 17 (Punjab).

roda, Adschmer-Merwara, Radschputana, der Nordwestprovinz, dem Pandschab und Bombay (über 46, jedoch unter 60 % der Bevölkerung). Die großen Provinzen Madras, Birma sowie Agra-Oudh nehmen eine Mittelstellung ein; 60—70 % der Bevölkerung gehören hier der Landwirtschaft zu. Doch ist zu bemerken, daß auch die einzelnen Provinzen nicht in allen ihren Teilen gleichmäßig entwickelt sind.

Von der agrarischen Bevölkerung (Erwerbtätige und Angehörige) entfallen 82 % auf selbständige Landwirte und 18 % auf landwirtschaftliche Arbeiter sowie Angestellte. Die selbständigen Landwirte überwiegen unter der gesamten Einwohnerschaft am meisten in Assam, dem jede namhafte Industrie mangelt; auch der Großgrundbesitz ist dort so gut wie gar nicht vertreten. In Bengalen, Agra-Oudh und dem Pandschab ist die Zahl der selbständigen Grundbesitzer und Pächter ebenfalls eine hohe; sie repräsentieren in diesen Provinzen, zusammen mit den von ihnen erhaltenen Angehörigen, überall mehr als 50 % der Einwohner. Der Prozentsatz der landwirtschaftlichen Selbständigen sinkt in allen Teilen des Reiches in gleichem Maße, wie die Industrie an Ausbreitung gewinnt.

Über den Nebenerwerb sind Angaben nur insoweit vorhanden, als derselbe in der Landwirtschaft stattfindet; diese Fälle betrafen 2,4 % der Einwohner des Reiches. Die relative Anzahl der Nebenerwerbsfälle ist am höchsten in Haiderabad (5,5 %), Radschputana (3,7 %), Agra-Oudh (3,6 %) und Adschmer-Merwara (3,4 %), also in Gebieten, wo die Gewerbe verhältnismäßig weit ausgebildet sind.

Die industrielle Bevölkerung ist am zahlreichsten in den beiden südindischen Eingebornen-Staaten Cotschin und Travancore (32,4 und 25,9 % aller Berufszugehörigen), ferner im Pandschab und dem Nordwestgrenzgebiet (19,4 %), in Birma, Bombay, Radschputana, Adschmer-Merwara, Madras, Haiderabad und in der zentralindischen Agentie (je 17—19 %). Im äußersten Nordwesten und Nordosten Indiens ist sie dagegen am wenigsten zahlreich (Belutschistan 2,6 %, Assam 7,8 %), ebenso wie in Kurg (9,5 %). In allen andern Gebieten bildet die gewerbliche und industrielle Bevölkerung mehr als 10, jedoch weniger als 16 % der Einwohner.

Die höchste Proportion der Bevölkerung, über 50 %, entfällt auf die gewerbliche Produktion und den Warenhandel in den Städten Delhi, Ahmedabad und Amritsar.

Von den einzelnen Gewerbegruppen beschäftigen die Nahrungsmittel-, sowie die Bekleidungs- und Textilindustrie die größte Anzahl Erwerbtätiger; die Metall- und Holzindustrie kommen diesen am nächsten, endlich die Industrie der Steine und Erden. Die nachfolgenden Zahlen sind diesbezüglich von Interesse.

Gewerbegruppen	Berufszugehörige	Berufstätige	Auf je 10000 Einw. entfielen Berufszugehörige	Auf je 10000 Einw. entfielen Berufstätige
Nahrungsmittelindustrie	16 758 726	8 127 215	570	276
Bekleid.- u. Textilindustr.	11 214 158	5 718 310	381	194
Metall- u. Maschinenind.	3 790 492	1 722 018	129	59
Holzindustrie	4 942 475	1 934 900	168	66
Industr. d. Steine u. Erden	2 143 167	1 043 432	73	35
Alle übrigen Gewerbe .	6 870 281	3 214 616	233	112

In weitaus den meisten Berufsgruppen bilden die Erwerbtätigen weniger als die Hälfte aller Berufszugehörigen, doch treten beträchtliche Schwankungen hervor.

Unter dem Gesamtdurchschnitt (47 von 100) ist die Proportion der Erwerbenden in Kaschmir, Belutschistan, dem Pandschab, Mysore, Bengalen, Travancore, Haiderabad und Birma; sie überwiegen aber in Kurg (70 von 100), in den Zentralprovinzen und Berar (67) sowie in Radschputana (61) und Adschmer-Merwara (60). In der Berufsklasse Landwirtschaft waren von je 100 Personen 46, in Industrie und Handel 48, im Verkehrsgewerbe und in den freien Berufen je 41, im öffentlichen Dienst 39 erwerbstätig.

Von allen männlichen Personen entfallen auf die Kategorie der Erwerbenden zwei Drittel (95 709 280), von der weiblichen Bevölkerung aber nur etwa ein Drittel (43 046 902); die Proportion der erwerbtätigen Frauen erscheint immerhin hoch, wenn man die von den europäischen grundverschiedenen sozialen Anschauungen beachtet. Die Erwerbsarbeit weiblicher Personen ist am meisten in der Landwirtschaft ausgebildet; es entfielen auf je 1000 erwerbtätige männliche Personen: in der Klasse der Grundbesitzer 428, in jener der Pächter 324 und endlich in der Klasse der Feldarbeiter 1032 weibliche Erwerbtätige. Die Frauenarbeit ist auch in der Baumwollspinnerei von bedeutendem Umfang (5639 weibliche auf je 1000 männliche Personen), ferner in den Reismühlen (10 086 weibliche auf 1000 männliche Personen), in der Baumwollweberei (453:1000) usw.

Die Großbetriebe mit mehr als 25 Personen beschäftigen erst einen verhältnismäßig kleinen Teil der industriellen Bevölkerung, und zwar im täglichen Durchschnitt des Jahres 1903 682 125 Personen, gegen 448 100 im Jahr 1894 *). In den Teegärten und auf den Kaffeepflanzungen, welche Großbetrieben entsprechen, finden mehr als eine Million Arbeiter Beschäftigung, während die Zahl der Bediensteten und Arbeiter der Eisenbahnen im Jahre 1903 402 249 betrug, gegen 281 963 zehn Jahre vorher. Überall sind die Zeichen der fortschreitenden Entwicklung zu erkennen.

* * *

Zum Schlusse seien noch einige Bemerkungen über die Höhe der Arbeitslöhne angefügt; diese stellten sich 1903 in den Baumwollfabriken von Cawnpore für männliche Arbeiter durchschnittlich auf 10 Rupien im Monat, wogegen weibliche Hilfskräfte 6—8 Rupien erhielten. Der Durchschnittslohn der Maschinisten wird mit 18 Rupien im Monat angegeben.

Über die Löhne landwirtschaftlicher sowie gewerblicher Arbeiter (Maurer, Zimmerer, Schmiede) werden im „Statistical Abstract of British India" folgende Angaben gemacht.

		Landwirtsch. Arbeiter	Gewerbl. Arbeiter.
		Monatl. Löhne in Rupien.	
Calcutta	1893	—	15—16
	1903	—	20
Cawnpore	1893	4—5	7.5-9.4
	1903	3.7—7.5	7.6—15
Bombay	1893	11	27.5—42.0
	1903	11.8	27.5—42.0
Dschubbulpore . . .	1893	3.5	10—15
	1903	3.5	12.3
Rangoon	1893	15	25—30
	1903	15	45

*) Statistical Abstract of India; 38. Ausgabe. London, 1904.

In den einzelnen Teilen des Reichs ist die Lohnhöhe, entsprechend den Kosten der Lebenshaltung, der Verfügbarkeit von Arbeitskräften etc., äußerst verschieden. Im Laufe der letzten zehn Jahre sind die Löhne in den meisten Städten gestiegen, in manchen jedoch auch stationär geblieben.

Dampfschiff-Verbindungen nach dem Orient und die Bagdadbahn.

Von Oberst A. Janke.

III.

Mersina ist jetzt bereits durch eine Eisenbahn mit Adana verbunden und wird noch mehr an Bedeutung gewinnen, wenn erst die Bagdadbahn bis dorthin fertiggestellt sein wird. Denn es bleibt auch dann noch an der Südküste Kleinasiens der nächste und beste Einschiffungspunkt für den billigen Seetransport der Waren. Der Export wird auf ca. 23, der Import auf 17 Millionen Francs angegeben. Der Schiffsverkehr betrug 1904 377 Dampfer, 647 Segelschiffe mit 458 884 bez. 14 868 Registertonnen.

Die Konzession für die 67 km lange Bahn Mersina-Adana wurde 1883 zunächst einer vorwiegend englischen Gesellschaft erteilt, welche auch bereits die Fortsetzung nach Konia in Nordwesten, nach Aintab und Biredjik am Euphrat oder über Marasch und Malatia nach Kharput in Aussicht genommen hatte. Nachdem die Konzession an eine französische Gesellschaft unter Baron de Vandeuvre übergegangen war, erfolgte die Eröffnung bis Adana im August 1888. Täglich fährt ein Zug in jeder Richtung in $2^1/_2$ Stunden; außerdem geht dreimal wöchentlich ein Frühzug, der abends zurückkehrt. Lebhafter Verkehr bewirkt gute Einnahmen, ohne daß die Bahn einer Garantie bedarf. Ihre Aktien sind bereits durch den in Aussicht stehenden Anschluß an die Bagdadbahngesellschaft gestiegen. Erfreulich ist es, daß sowohl mit der Gesellschaft Mersina-Adana als auch mit derjenigen von Smyrna-Cassaba eine Verständigung über die Festsetzung der Tarifsätze angebahnt ist, nachdem von jeder Gesellschaft zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der anatolischen Eisenbahn eingetreten waren. Die Bahn Smyrna-Cassaba gehört bekanntlich ebenfalls einer französischen Gesellschaft und endet bei Afiun Karahissar (1008 m), dem interessantesten Punkte der anatolischen Bahn mit dem steilen Burgfelsen, der sich 120 m über der Stadt erhebt. Die „Opium-Schwarzburg" hat ca. 20 000 Einwohner und führt Teppiche, Opium, Wolle und Getreide aus. Der französische Bahnhof liegt eine Viertelstunde von demjenigen der anatolischen Bahn entfernt. Die Genehmigung zur Verbindung beider Gleise war bereits früher von der türkischen Regierung erteilt, dann aber aus unbekannten Gründen wieder zurückgenommen worden. Da man sich jetzt über gemeinsame Tarifsätze geeinigt hat, ist wohl auch die unmittelbare Verbindung beider Linien zu erwarten.

Die anatolische Bahn von Haidar Pascha bis Konia (757 km) hat im allgemeinen gebirgiges Gelände zu durchschneiden, bis sie nach Überwindung des Kemrehk-Dagh (höchster Punkt der Bahn, 1300 m) in die Ebene von Konia eintritt. Konia selbst ist das alte Iconium, unter den Diadochen und den Römern Hauptstadt von Lykaonien, später glänzender Sitz der seldschuckischen Sultane mit vielen mittelalterlichen Moscheen und Palästen aus dem 12. bis 14. Jahrhundert. Aber alles zeugt von Verfall. Minaretts und Türme mit buntglasierten Steinen nach persischen Mustern fallen besonders auf. Die Stadt (ca. 48 000 Einwohner) beginnt sich zu heben, obwohl man von der Endstation der anatolischen Bahn mehr hätte erwarten können. Dennoch ist sie am Kreuzungspunkt wichtiger Straßen als Hauptstapelplatz für die inländischen Produkte Kleinasiens anzusehen. Sie hat etwas Teppichfabrikation; außer 44 Moscheen enthält sie das erste Kloster (tekke) der Mewlewi-Derwische. Von den Mauern mit 108 Türmen, welche Texier und von Moltke schildern, ist nichts mehr vorhanden als geringe Reste am Tor von Laranda. Kriegsgeschichtlich ist die Umgegend durch mehrere Schlachten interessant. Am 18. Mai 1190 verrichtete hier Kaiser Friedrich Barbarossa seine letzte Waffentat, indem er mit seinem Sohn, Herzog Friedrich von Schwaben, das Heer des Sultans Kilidsch-Arslan II. schlug und ihn zum Frieden zwang. 1386 schlug Murad I. den Fürsten von Karaman Ali Bey. Am 30. Mai 1559 siegte Soliman der Große über seinen Bruder Bajesid und am 20. Dezember 1832 erlitten die Türken eine Niederlage durch die Ägypter.

Das erste Stück der Bagdadbahn von Konia nach Bulgurlu ist inzwischen früher fertig geworden, als man angenommen hatte. Die Eröffnung der 200 km langen Strecke, deren Bau auf keine besonderen Schwierigkeiten stieß, hat am 26. Oktober 1904 stattgefunden. Von Konia (1026,92 m) tritt die Bahn südostwärts in die Hochebene, welche 800 bis 1000 m über dem Meere das Innere von Kleinasien zwischen dem Taurus im Süden und Angora im Norden, der anatolischen Bahn im Westen und dem großen Salzsee Tuz-Göl oder Tuz-Tschöllü im Osten ausfüllt und wohl als Rest eines ausgetrockneten salzigen Binnenmeeres angesehen werden kann. Es ist ein Teil jener großen lykaonischen Senke, welche, von miozänen Süßwasserbildungen bedeckt, meist Steppen-, teilweise Wüstencharakter trägt und schon aus den Schilderungen des Strabo und Livius bekannt ist.

Eine Gebirgskette jungvulkanischer Eruptivmassen zieht sich von Nordost nach Südwest und trennt von der großen lykaonischen die karamanische Steppe (ca. 958—1000 m) ab, die von gleicher Beschaffenheit ist. Die Gebirgskette ist aber nicht zusammenhängend, sondern besteht aus ganz getrennten Gruppen. Als nördlichste derselben, weil geologisch zu diesen Vulkangebieten gehörig, ist der Erdschas Dagh bei Kaisarije zu nennen, den man von Konia aus sehen kann. Strabo sagt vom Argäus: „er ist der höchste von allen, dessen Gipfel niemals frei von Schnee wird und von wo aus diejenigen, welche ihn bestiegen haben (es ist aber nur wenigen gelungen) bei reinem Himmel beide Meere, das Euxinische und das Issische gesehen haben wollen." Von Moltke sagt von ihm: „Als am folgenden Morgen früh der Wolkenvorhang sich auseinanderzog, stand vor uns der mächtige Riese Erdschiesch; er hatte während der Nacht ein neues, schneeweißes Kleid angelegt, purpurgefärbt von der Sonne, der er schon ins Antlitz schaute, obwohl sie für uns noch tief unter dem Horizont weilte; noch nie ist es einem Sterblichen gelungen, bis an die letzte Spitze der weißen Mütze zu gelangen, die der Erdschiesch auch im heißesten Sommer nicht ablegt, und fünfzig Stunden weit bis nahe vor Konieh sah ich den Giganten hoch

über alle anderen Berge emporragen. Die Form dieses Berges ist überaus schön; der schroffe Gipfel spaltet sich in drei Zacken, die mit ewigem Schnee überschüttet sind, und rings umsteht diese Riesenpyramide eine Menge runder Bergkegel mit überaus abschüssiger Böschung, der Fuß ist mit endlosen Weinbergen bedeckt und verläuft sich in eine Ebene, aus der die Kuppeln und Minaretts des neuen Cäsarea emporstreben." Der Erdschas oder Erdschiesch, dessen Höhe auf 3960 m angegeben wird, ist 1837 von Hamilton, seitdem von Tschihatchef, Tozer und anderen von Everek aus bestiegen worden. Über die vulkanische Tätigkeit des Argäus liegen einige historische Nachrichten vor, doch erscheinen dieselben derart unzureichend, daß an eine großartige Eruptionstätigkeit zur Zeit Strabos und des römischen Dichters Claudianus nicht gedacht werden kann. Was Strabo berichtet, dürfte sich lediglich auf eine ausgedehnte Solfatarentätigkeit beziehen.

Südöstlich von Ak Serai (Garsaura, Archelais, 2500 Einwohner) beginnt der Hassan Dagh (2500 m), dessen Schneegipfel ebenfalls weit zu sehen sind. Von Moltke sagt: „Als Wegweiser durch die Einöde dienen die breiten, schönen Gipfel des Hassan Dagh, sie scheinen früher Vulkane gewesen zu sein; der eine, welcher oben schief abgeschnitten ist, zeigt einen weiten Krater, aus dem wieder ein Spitzkegel hervorragt." Russegger nennt ihn einen schönen Trachytdom aus dunkelbraunem und rötlichem Gestein.

Südwestlich folgt der Karadscha Dagh (der schwärzliche Berg, ca. 1800 m), mit sägeförmigem Rücken bis in die Gegend von Karapunar und schließlich der Kara Dagh (der schwarze Berg, 2170 m), der sich wie ein Granitaußenwerk, wie eine Vorstufe des Taurus inselartig aus der Steppe erhebt und in der Tat die vielen schroffen Spitzen enthält, wie Hamilton und Ainsworth sie angeben. An seinem Südfuß entlang führt die neue Bahn und wird nunmehr bequeme Gelegenheit bieten, diese Gebirge, welche ein Eldorado für die Geologen bilden, zu erforschen.

Auf dem geraden Wege ostwärts von Konia über Ismil, Karapunar nach Eregli konnte die Bahn nicht gebaut werden, da die Ebene Überschwemmungen ausgesetzt ist. Die niedrigeren Teile der Steppe pflegen sich nämlich im Winter in größere oder kleinere Lachen zu verwandeln; sie verschwinden im Frühjahr, um sich mit frischem Gras und mit Steppenpflanzen zu bedecken. Diese treten so zahlreich auf, daß die Steppe alsdann meilenweit mit einem gelben oder lila Teppich bedeckt erscheint, was auch ihr neben der häufigen Fata Morgana besondere Reize verleiht. Im Mai verdorrt wieder alles.

Andererseits mangelt jeder Verkehr in der Steppe, so daß die Perserstraße sie nördlich, die Straße von Konia sie südlich umgeht. Auf ihr ist vermutlich Cyrus der Jüngere gezogen, und Kaiser Friedrich Barbarossa erreichte am 30. Mai 1190 die speciosa civitas Laranda, um von dort aus südlich zum Kalykadnus zu marschieren, wo er seinen Tod fand. Die neue Bahn fährt nun in weitem, nach Süden gerichtetem Bogen von Konia nach Eregli, und zwar zunächst zur Station Kaschin Han (21 km, 1010 m), in deren Nähe das aus der Apostelgeschichte bekannte Lystra lag. Es folgen Tschumra (45 km), Arik Ören (62 km, 1040 m). Dann geht sie zwischen dem Kara Dagh (2170 m) und Bos Dagh (1250 m) hindurch nach Madassun (81 km) und nach Karaman (103 km, 1080 m). Die Stadt Karaman, das alte Laranda, hat zirka 5000 Einwohner und betreibt etwas Baumwollenweberei und Teppichfabrikation. Ihre Glanzzeit war als Hauptstadt des türkischen Königreichs gleichen Namens, bis dieses 1472 den Osmanen untertan wurde, welche Konia zur Hauptstadt machten. Aus jener Zeit stammt das gut erhaltene Kastell, das mit seinen Türmen und Mauern an die venezianischen Bauten in Cypern erinnert. Die Ruinen einer Medresse oder Schule zeigen eines der schönsten Beispiele von Stalaktitenarbeit in Kleinasien.

Die Bahn bleibt in ziemlicher Entfernung nördlich von Karaman und führt in nordöstlicher Richtung nach Sidrowa (120 km); Airandschi Derbend (148 km), Aladscha (178 km), Eregli (190 km). Sie läßt im Norden den Ak Göl (Weißer See, 1005 m) liegen, der gewöhnlich 4 m tief und im Nordwesten von Sümpfen umgeben ist, so daß sein Areal schwankt; zuweilen soll er ganz austrocknen. Da er viel Zuflüsse hat, darunter den Jedan Su im Norden, den Divle Su mit dem Sughla Tschaï im Westen, so scheint sein Wasser durch ein den griechischen Katavothren ähnliches Schlundloch, Duden genannt, abzufließen. Am Südwestende befindet sich in einem halbkreisförmigen Einbruchstal des Kalkgebirges ein durch eine Felsbarriere vom See getrennter Tümpel von 50 m Durchmesser und großer Tiefe, durch welchen das Wasser in einem unterirdischen Kanal verschwindet.

Eregli (1041 m) hatte anfangs den wohl einheimischen Namen Cybistra, nachher hieß es beim Eindringen griechischer Kultur Heraclea. Auch Cicero lagerte bei Cybistra. Im ersten Kreuzzuge zog das Heer durch die Steppe und mußte Wasservorräte mitnehmen. Es hieß damals Reclei. Heute liegt es mitten im Grünen wie eine Oase, die an Damaskus erinnert, und wird treffend von Davis das „Paradies der Nachtigallen" genannt. Das reichliche Wasser kommt von dem durch seine hittitischen Felsskulpturen berühmten Ibris. Der Ibris- oder Kodscha Tschaï nimmt von Osten den Sutschatly Su auf, dessen Tal sich durch großen Reichtum von Zerealien und Obst auszeichnet, deren Ausfuhr Eregli zu einer wichtigen Eisenbahnstation machen wird. Die Einnahmen auf der Strecke Konia-Eregli haben sich bis jetzt als zufriedenstellend erwiesen. Verschiedene andere Flüßchen der Umgegend versiegen meist in der Ebene und machen die Gegend ungesund. Das Innere der Stadt (ca. 10000 Einwohner) macht einen verhältnismäßig guten Eindruck.

Nördlich und nordöstlich von Eregli erstreckt sich die vom Kyzyldscha Su durchflossene Ebene bis Bor, wo im Altertum Tyana lag. Dagegen nähern sich östlich von Eregli die Vorberge des Taurus. An ihrem Nordfuß liegt das Turkmenendorf Bulgurlu, in dessen Nähe die vorläufige Endstation (200 km) sich befindet.

Der französisch-siamesische Vertrag vom 13. Februar 1904.

Von Oberstleutnant v. Kleist.

II.

Zum Verständnis der Lage und weiteren Entwicklung der politischen Verhältnisse diene ein Überblick über die inneren Verhältnisse des Landes, das Bestreben des Königs, seinem Lande die Unabhängigkeit zu wahren gegenüber

den Begehrlichkeiten der europäischen Nationen, besonders der Franzosen.

Wie in allen asiatischen Staaten ist auch der König von Siam der absolute Herrscher in seinem Lande und über die Bewohner. Von ihrer großen Masse hob sich der Adel ab, der im Besitze großer Ländereien dem Hofe nahe stand und dem Herkommen gemäß die hohen Hof- und Staatsämter inne hatte. Der Adel vertrat wenn nicht das reaktionäre doch wenigstens das konservative Element und übertrug seine Anschauungen auf die unterwürfige Landbevölkerung. Der Adel schickte seine Söhne und Töchter an den königlichen Hof, wo erstere als Pagen ihre Laufbahn zu den hohen Hofämtern begannen, die sie als Männer bekleiden sollten. Die letzteren, die Töchter, lernten am Hofe das Zeremoniell kennen, die Kunst der großen Haushaltung, des Stickens, der Musik und des Tanzes. Gelang es ihnen, die Beachtung des Königs zu finden, so war ihr und ihrer Familie Glück gemacht. So ist dieser orientalische Hof mit Frauen des Königs, ihren Gefährtinnen und zahlreichen Kindern stark bevölkert. Es spielt das weibliche Element in der Geschichte und Entwicklung des Landes eine einflußreiche Rolle, die Siamesin entwickelt eine stärkere Willenskraft als ihr Gemahl, so daß sie nicht nur diesen lenkt, sondern bei wichtigen Staatshandlungen sehr bestimmt zu verstehen gibt, daß man zur Erreichung seines Zweckes ihrer mächtigen Protektion bedürfe, ohne sich in Verdacht zu bringen, einen Bakschisch genommen zu haben. Der Hof bildet eine durch ihre Interessen eng verflochtene Kamarilla, deren geistige Leiter die Frauen, die vorgeschobenen Statisten, die hohen Würdenträger, ihre Männer bilden.

Während die Hofpartei die konservative Richtung, die Bewahrung der alten Sitten des Herkommens vertritt, geht von dem König Chulalongkorn, entgegen dem Sinne des Absolutismus, der Gedanke zu Reformen aus. Der einsichtige Herrscher erkannte als Ursache der Wehrlosigkeit seines Landes den Ansprüchen anderer Nationen gegenüber die Unkenntnis des internationalen Rechtes, den Mangel eines eigenen bürgerlichen Gesetzbuches, die unterlassene Heranbildung seiner Untertanen von dem Stande politischer Kindschaft zu einer Nation, die ihre Rechte kennt und sie zu verteidigen fähig ist. Wenn der König mit der alten Anschauung brach, sein Land nie zu verlassen, dagegen 1871 Java, 1873 Britisch Indien und 1897 Europa besuchte, so geschah dies nicht aus eitler Neugierde, sondern aus dem ernsten Bestreben, die Kultur des Westens persönlich kennen zu lernen und zu prüfen, was davon seinem Lande dienlich sein könne. Die Hebung seines Landes und im besonderen seiner Hauptstadt Bangkok lag ihm ernstlich am Herzen. Sollte erstere sich verwirklichen, so bedurfte es vor allem eines nationalen Verwaltungsgesetzbuches und der Heranbildung eines bisher ganz fehlenden Mittelbürgerstandes, aus dessen Mitte die geeigneten Persönlichkeiten hervorgehen sollten, um erforderliche Beamtenstellen zu besetzen. Schon leiteten Minister die verschiedenen Verwaltungszweige des Staates, der äußeren und inneren Angelegenheiten, der Finanzen, der Zivilliste des Königs, des Kriegswesens, der Marine, der Justiz, der öffentlichen Arbeiten, sogar des Generalstabes. Alle diese Leiter waren dem Herkommen gemäß Siamesen aus dem Adel, gewiß ganz tüchtige, mit den Bedürfnissen des Landes vertraute Männer, aber ohne alle Kenntnisse der Rechtsansprüche der Vertreter der westlichen Kulturvölker, die unausgesetzt geltend gemacht wurden. Diese Unkenntnis machte die Minister den Fremden gegenüber machtlos.

Als nun die Reibungen mit diesen, namentlich mit den gefährlichen Franzosen, immer stärker und für Siams Selbständigkeit bedrohlicher wurden, wuchs in dem Geiste des Königs das Verlangen nach der Aufstellung eines Verwaltungs-Gesetzbuches aus dem Gefühl der Unkenntnis mit dem internationalen Rechte. Ein solches nationales Gesetzbuch mußte die Gesetze Siams umfassen und diese mit dem internationalen europäischen Rechte in Übereinstimmung bringen. Die schwierige Arbeit konnte nur von einem hervorragenden Juristen geleistet werden, von einer Autorität in der Kenntnis des internationalen Rechts.

Des Königs Chulalongkorn Wahl fiel auf den früheren Minister des Innern von Belgien, Rolin Jacquesmyne, der weitere ausgezeichnete belgische Juristen als Mitarbeiter bei dem schwierigen umfassenden Werke erhielt. Rolin Jacquesmyne übernahm 1892 seine schwierige Aufgabe, gerade zu der Zeit des oben geschilderten schweren Konfliktes mit Frankreich. Außer diesem erschwerte noch das Herkommen eine ihm würdige Anstellung als Berater des Königs, da bisher nur Landeskinder im Ministerrate saßen. Dieses Bedenken wurde unter Schonung des Nationalgefühls durch Ernennung von Räten neuer Verwaltungszweige beseitigt, nämlich für die Ressorts der Forsten, der Gendarmerie, Finanzen, Steuern, öffentlichen Arbeiten, Häfen, der Post, der Telegraphie, Eisenbahn, Marine, des öffentlichen Unterrichts und besonders der Justiz. Neun dieser Stellungen wurden mit Belgiern besetzt. Diese Räte, wenn sie von Fremden besetzt waren, standen ad latus der betreffenden Ministerien, nahmen aber an dem nun aus 60 Köpfen bestehenden Ministerrate teil.

Unter ihrer Mitwirkung wurde durch den Vertrag vom 3. Oktober 1893 der Friede mit Frankreich wiederhergestellt und diesem das Besatzungsrecht von Chantaboon zugestanden, für solange bis von Siam die Räumung der neutralen 25 km-Zone längs des rechten Mekongufers der Provinzen Battambang und Sien Reap erfolgt sei. Obgleich Siam sich beeilte, seine Truppen aus diesem Gebiete zurückzuziehen, auch nie wieder solche dorthin entsandte, überhaupt alle Bedingungen des Friedensvertrages gewissenhaft erfüllte, so traf Frankreich doch keine Maßregeln zur Räumung von Chantaboon. Es richtete sich vielmehr in dieser Stadt häuslich ein, verstärkte ihre Garnison, baute für sie Kasernen, führte französische Verwaltung ein. Alle Vorstellungen Siams waren vergeblich.

Die starke französische Besatzung der von der Hauptstadt Bangkok nur 200 km entfernten Stadt war eine stete Drohung für Siam und wurde vom Könige schmerzlich empfunden. Obgleich die neutrale Zone den Mekong entlang ebenso wie Battambang und Sien Reap de jure siamesisches Gebiet war, so blieb doch die Ausübung irgend eines Hoheitsrechtes in diesen Gebieten unmöglich. Verbrechen konnten nicht bestraft werden, Gesetze kamen nicht zur Geltung, Expropriationen zu öffentlichen Arbeiten blieben unausführbar, sobald die Persönlichkeit sich unter französischen Schutz stellte. Die zweckmäßigsten Reformen mußten vertagt werden, weil Tausende von Eingeborenen und von Fremden, welche sich sogar der Besteuerung entzogen, sich unter den hinfälligsten Gründen unter den Schutz ihrer Konsulate stellten. Man war gar nicht einmal imstande, die Identität solcher Schutzbefohlenen festzustellen, da Siam bis dahin ein Standesregister nicht kannte.

Um dieser unerträglichen Lage der siamesischen Regierung ein Ende zu machen, beschloß der König aus freien Stücken, seinem schlimmsten Dränger, Frankreich, eine Entschädigung für die Räumung von Chantaboon zu bieten. Der sogenannte König von Luang Prabang am oberen Mekong hatte zum Lehen von Siam auch Teile auf dem rechten Ufer, außer den zu Annam gehörenden Ländereien auf dem linken Stromufer. Bisher hatte Frankreich gar keine Ansprüche auf die Lehnsgebiete des rechten Ufers erhoben, welche jetzt Siam gegen die Räumung von Chantaboon abzutreten sich erbot.

Aber Frankreich drehte den Spieß um, forderte eine wesentliche Vergrößerung nach Süden und Westen für den Lehnsmann von Siam, d. h. für sich auf dem rechten Mekongufer, bevor an eine Räumung von Chantaboon zu denken sei. Der französische Gesandte entzog sich peinlichen Verhandlungen durch eine Reise nach Paris, während die Führer der kolonialen Bewegung in Frankreich durch eine lärmende Presse das gutmütige Anerbieten zu einer verschärften Forderung umwandelten, da sie die politische und militärische Schwäche des Nachbarn wohl kannten.

So spitzten sich die Gegensätze Frankreichs und Siams immer mehr zu. Frankreich begnügte sich mit dem Protektorate von Battambang und Sien Reap nicht. Es forderte den Besitz und bei Luang Prabang auf dem rechten Mekongufer, die zu Siam gehörigen Lehnsteile. Die französischen Prätensionen finden ihren bezeichnenden Ausdruck in dem höhnischen Ausrufe: Les autres trafiquent, nous eternels chevaliers, nous protégeons. Das heißt mit dürren Worten: Was nutzt ein Protektorat, wenn Siam anderen Mächten einen wirtschaftlichen Einfluß lassen darf (Asien 1902, November, Vertrag von Siam und Frankreich. V.-R.). Ebenso abfällig sprach sich die französische Kritik über die in dem Vertrage vorgeschlagenen territorialen Veränderungen aus, es würde der bisherige Zustand in den Provinzen Battambang und Sien Reap, ebenso die siamesischen Eigentumsansprüche auf einen Teil des Königreichs Luang Prabang französischerseits anerkannt, betreffend den Teil zwischen Menam und Mekong würde die bisherige neutrale Zone aufgegeben und als Ersatz dafür die kleinen Provinzen von Bassac und Melouprey geboten. Die Presse und die koloniale Agitation sorgten dafür, daß dieser Entwurf keine Annahme fand. Immer wieder wurden die Schlußtermine hinausgeschoben, bis doch endlich der Minister des Äußern Delcassé und der siamesische Gesandte in Paris Phyja Suriga am 13. Februar 1904 den neuen Vertrag unterzeichneten. Über diesen urteilt die französische Presse, daß, wenn er auch immer noch die Kritik herausfordere, er dennoch viel zufriedenstellender als sein Vorgänger vom 7. Oktober 1902 sei und reale Vorteile biete. Volle Befriedigung gewährt auch dieser reale Vorteile bietende Vertrag also den Scharfmachern der französischen Expansionspolitik noch nicht. Der Vertrag gliedert sich in 16 Artikel. Von diesen behandeln die Artikel 1—6 territoriale Festsetzungen mit den Bedingungen für die Räumung von Chantaboon. Artikel 7—9 behandeln die Abtretung von sieben siamesischen Handelsplätzen auf dem rechten Mekongufer, von der Mündung des Nam Kuang bis zu der des Nam an Frankreich zu Handelszwecken, die für Siam freie Schiffahrt auf dem Mekong, die Abmachungen über öffentliche Arbeiten, namentlich Eisenbahnen, welche die Hauptstadt Bangkok mit dem Mekong verbinden sollen. Der gemeinsame Bau einer Bahnlinie von dem französischen Pnom Penh nach dem siamesischen Battambang wird wiederum beschlossen.

Die Artikel 10—14 befassen sich mit der Anerkennung des Verzeichnisses der französischen Schutzbefohlenen auch aller asiatischen, die aus französischen Gebieten stammen, sofern sie nicht vor dieser Zeit in Siam ihren festen Wohnsitz nahmen. In Strafsachen unterstehen alle französischen Untertanen und Schutzbefohlenen nur französischen Gerichten. Jede Zivilklage eines Siamesen ist dem französischen Konsulartribunal einzureichen. Alle Zivilklagen eines französischen Untertanen gegen einen Siamesen gehören vor den siamesischen internationalen Gerichtshof. In allen diesen Prozessen steht dem französischen Konsul oder seinem Vertreter das Recht zu, ihnen beizuwohnen und, wenn es ihm zweckmäßig erscheint, seinen Einspruch zu formulieren, um die Sache dem französischen Gerichtshof zu überweisen. Frankreich soll dasselbe Recht besitzen, geborene Asiaten als Schutzbefohlene aufzunehmen, wie Siam solches irgend einer anderen Macht bewilligt.

Artikel 14—16 setzen fest, daß alle bisher zwischen Siam und Frankreich bestandenen Abmachungen in Kraft bleiben, soweit sie nicht durch diesen Vertrag abgeändert sind, daß bei verschiedener Auslegung des Wortlautes dieses Vertrages der der französischen Sprache maßgebend, daß schließlich dieser Vertrag wenigstens nach vier Monaten ratifiziert sein soll, was auch geschehen ist.

(Fortsetzung folgt.)

Asien im Monat Mai.

Die Einwirkung des ostasiatischen Krieges wird, je länger er dauert, desto intensiver, und dehnt sich auf immer neue Gebiete. Nicht nur die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse zieht der Entscheidungskampf zwischen Rußland und Japan in seine Kreise, auch für den Bezirk des geistigen Fortschrittes der Nationen kann maßgebend werden, was sich heute im fernen Osten zuträgt. Eine Fülle von Fragen des internationalen Rechtes harrt der Entscheidung. Nicht nur die beiden Krieg führenden Parteien selbst, sondern auch dritte, scheinbar unbeteiligte Nationen sehen sich in die Notwendigkeit versetzt, für die Zukunft eine klarere Auslegung internationaler Rechtsgrundsätze anzustreben, als solche bisher kodifiziert oder nicht kodifiziert im Gebrauch waren. Treibende Minen verbreiten sich über neutrale Meeresstrecken. Fremde Schiffe laufen auf diese Minen auf und gehen verloren: wer trägt den Schaden? Wie soll der Nachweis geführt werden, ob die Mine jeweilig von der einen oder der anderen Partei gelegt war. Bei der Einnahme Port Arthurs sind die Postsäcke, die von den Russen in feuerfeste Gewölbe gerettet waren, sowie die Effekten und Papiere der russisch-chinesischen Bank von den Japanern fortgenommen worden. In diesen Postsäcken befanden sich Rimessen und andere Geschäftspapiere von Kaufleuten, die unbeteiligten Nationen angehören. Wer entschädigt diese für die entstehenden Verluste? Hat der obsiegende Feind das Recht, diese Papiere zurückzuhalten? Heischt nicht die internationale Auffassung des Verkehrs heute auch eine größere Wahrung des internationalen

Eigentums? Seit vielen Monaten haben die am ostasiatischen Handel beteiligten Nationen die Folgen der nicht schlüssigen und differierenden Auffassung des Begriffes Konterbande gleich Nadelstichen an ihrer Schiffahrt empfinden müssen. Die größten Schwierigkeiten aber ergeben sich für das internationale Konzert aus den differierenden Auffassungen, welche bezüglich des Neutralitätsbegriffes bestehen. Vor wenigen Wochen drohte sich aus der Divergenz der Anschauungen auf diesem Gebiete ein politischer Konflikt ersten Ranges herauszubilden. Es hat wenig gefehlt, daß sich der japanische Zorn über die Unterstützung der russischen Flotte durch Frankreich zu einer kriegerischen Aktion ausgewachsen hat. Als der hervorragende japanische Staatsmann Okuma von einem europäischen Literaten bezüglich eines Artikels der japanischen Presse interviewt wurde, in welchem ein militärischer Angriff Japans auf das französische Indo-China in unmittelbare Aussicht gestellt war, gab der Diplomat zwar zu, daß die internationale Lage für den Augenblick noch nicht so ungünstig sei, hielt sich aber gleichzeitig für berechtigt, ausdrücklich auf die große Bedeutung des Preßorgans hinzuweisen, in welchem dieser Artikel erschienen war!

Heute läßt sich annehmen, daß die Gefahr einer kriegerischen Verwicklung zwischen Frankreich und Japan vermieden ist. Die Flotte Roschestwjensky dürfte die französischen Territorialgewässer verlassen haben und sich auf dem Wege nach Wladiwostok befinden. Es bleibt aber immerhin ein theoretisches Interesse dafür bestehen, auf welcher Grundlage die beiden Mächte ihre gegenseitigen Erklärungen verstanden wissen wollen. Japan erhob bei Frankreich Beschwerde. Es stellte den Grundsatz auf, daß jede Hilfe, die der russischen Flotte in Form von Kohlen- und Lebensmittellieferungen, oder für Reparaturen, oder für die Verbindung der verschiedenen Einheiten des russischen Geschwaders im Laufe seiner Fahrt nach Ostasien geleistet werde, eine Unterstützung zu Kriegszwecken bedeute und infolgedessen mit dem Geiste der Neutralitätspflichten nicht vereinbar sei. Die japanischen Noten führen neun Fälle auf, die sie als direkte Neutralitätsverletzungen bezeichnen:

1. In Cherbourg wurden der Flotte Kohlen geliefert; zwei Torpedobootszerstörer gingen in Reparatur.
2. In den französischen Gewässern von Dakar ankerte die russische Flotte Kohlen nehmend mehrere Tage.
3. Russische Schiffe nahmen in Algier Kohlen.
4. Das russische Geschwader nahm Kohlen in den französischen Gewässern von Dschibuti ein.
5. In Majunga wurden russische Fahrzeuge mit Hilfe der französischen Seebehörden repariert.
6. In Nossi-Bé ankerte die russische Flotte innerhalb der französischen Gewässer und veranstaltete Schießübungen.
7. Als die russische Flotte die indo-chinesischen Gewässer erreichte, machte Japan Frankreich ausdrücklich auf die Notwendigkeit aufmerksam, Neutralitätsverletzungen zu vermeiden.
8. Dennoch ankerte die russische Flotte in der Kam-Ranh-Bucht, und zwar für 10 Tage; sie nahm dabei Kohle und Lebensmittel auf und nahm Reinigungen vor.
9. Die russische Flotte ging in Port Dayot in der Hon-Koe-Bucht vor Anker.

Die japanische Regierung erhob in allen diesen Punkten lebhafte Beschwerde und kam hierbei zu folgenden Schlußfolgerungen:

Erstens, hat sie, ohne den guten Glauben der französischen Regierung in Frage zu stellen, die Auffassung, daß deren Befehle ungenügend ausgeführt worden sind. Zweitens, auch wenn ihren Vorstellungen nachträglich Gehör gegeben würde, so bleibe es doch bedauerlich, daß eine rührigere Überwachung nicht gestattet habe, ihnen vorher Rechnung zu tragen und Handlungen vorzubeugen, die sie für Neutralitätsverletzung halte. Drittens, sie verkennt nicht die Verzwicktheit der Fragen, die die Neutralität zur See mit sich bringt, und die Gründe, die Frankreich hat, seinen besonderen Regeln zu folgen. Aber sie hat anderseits die Auffassung, daß die dem Admiral Roschestwjensky mangels genügender Überwachung geleistete Hilfe ihm im großen Maße die Erfüllung seiner Aufgabe und den Zugang in die chinesischen Gewässer erleichtert hat. Japan verteidigt sein eigenes Dasein, wenn es den Geist der Neutralitätspflicht gegen die Spitzfindigkeit des Buchstabens anruft. Roschestwjensky hat durchaus zu einem Kriegszwecke zu so viel wiederholten Malen die französischen Gewässer benutzt, sowohl um darin zu verweilen und sich zu versorgen, als auch, um in Sicherheit die Ankunft seiner Verstärkungen abzuwarten. Infolgedessen ist der japanische Einspruch sowohl rechtlich wie tatsächlich gerechtfertigt."

Interessant ist, was die französische Regierung auf diese Vorstellungen zu erwidern hat. Sie stellte zunächst den grundsätzlichen Begriff der französischen Neutralität dahin fest, daß die Aufenthaltsdauer von Schiffen eines der Krieg führenden Teile in den französischen Häfen nicht begrenzt sei, unter der Voraussetzung, daß sie den Aufenthalt nicht zu einem Kriegszwecke benutzten, oder sich mit Waffen und Kriegsbedarf versorgten, oder unter dem Vorwand von Reparaturen Arbeiten ausführten, die ihre militärische Stärke zu erhöhen geeignet seien. Dagegen können ihnen Lebensmittel und Reparaturmaterial geliefert werden. Sodann stellte die französische Regierung fest:

I. Zunächst für den Aufenthalt der russischen Flotte in den französischen Gewässern vor Indo-China.

1. Kohlen hätten von Frankreich nur zwei russische Torpedoboote in Algier erhalten, und zwar 27 Tonnen. Alle übrigen Kohlen seien der russischen Flotte von englischen und deutschen Schiffen geliefert worden. Japan habe sich wegen dieser Lieferungen bei England und Deutschland nicht beschwert.
2. Die französischen Territorialgewässer seien nicht der Schauplatz der Vereinigung der russischen Geschwader gewesen; auch sei die Kohlenversorgung daselbst durch begleitende deutsche und englische Dampfer erfolgt. Der Aufenthalt in Nossi-Bé habe keinen militärischen Zwecken gedient.
3. Die Reparaturen in Cherbourg und Majunga hätten das von der Neutralitätspflicht vorgeschriebene Maß nicht überschritten.

II. Für den Aufenthalt der russischen Flotte in den indo-chinesischen Gewässern selbst.

1. Der französischen Regierung war es unmöglich, dem Anlaufen der Russen vorzubeugen.
2. Die in der Kam-Ranh-Bucht und Saigon gelieferten Kohlenmengen seien unbedeutend und erfolgten auf Grund eines Privatvertrages; sie seien nicht größer gewesen, als notwendig war, um die russische Flotte den nächsten Hafen erreichen zu lassen.

3. Die französische Küste habe der russischen Flotte nicht als Operationsbasis gedient.
4. Ein Beweis der französischen Korrektheit sei die Abrüstung des russischen Kreuzers „Diana" in Saigon.

III. Japan geht in seinen Beschwerden von unrichtigen Gesichtspunkten aus, denn:

1. Ebenso wie der russische Admiral hätte Admiral Togo nach Madagaskar und in die indo-chinesischen Gewässer kommen können.
2. Die Japaner hätten bei den Philippinen und in den niederländisch-indischen Gewässern das Gleiche getan, was sie den Russen vorwerfen.
3. Der japanische Einspruch hätte auch an England und Deutschland ergehen müssen.
4. Die englische Regierung habe das französische Verfahren gekannt und als Bundesgenosse Japans gebilligt.

Die französische Regierung ihrerseits gelangt zu folgenden Schlußfolgerungen:

1. Sie ist rechtlich vollständig gedeckt durch den allgemeinen und offenkundigen Charakter ihrer Neutralitätsregeln. 2. Sie hat der Billigkeit Rechnung getragen und aus freien Stücken, ohne sich an den Buchstaben ihrer Neutralitätsregeln zu halten, Maßregeln getroffen, um ihre vollständige Unparteilichkeit zu sichern. 3. Es haben außer in dem erwähnten Falle von Algier niemals in französischen Häfen Kohlenkäufe stattgefunden, und die Überwachung der indo-chinesischen Küste war so weitgehend als möglich. 4. Die Vorteile, die die Russen aus der Nähe der französischen Küste gezogen haben, wären auch den Japanern gesichert gewesen, wenn sie die Offensive ergriffen hätten, anstatt die Russen zu erwarten. 5. Alles in allem hat die französische Regierung nach dem Maße ihrer Mittel und nicht nur dem Buchstaben, sondern auch dem Geiste nach ihre Neutralitätspflicht erfüllt.

Man sieht aus beiden Erklärungen, daß die Differenz sich aus einer grundsätzlich verschiedenen Auffassung des Begriffes der Neutralität und seines Inhaltes ergibt. Es wäre erwünscht, wenn nach Abschluß des Krieges auf internationalem Wege eine Einigung, wenigstens über die theoretischen Rechtsfragen, angestrebt würde. Tatsächliche Streitpunkte werden sich freilich auch dann noch und in jedem Falle ergeben. Im vorliegenden kann wohl nicht geleugnet werden, daß Frankreich den russischen Bundesgenossen in der Tat nach Kräften unterstützt hat.

Während die diplomatische Erörterung zwischen den Krieg führenden Parteien hin und her geht, rücken die Streitkräfte zu Lande und zur See einander näher. Für die nächsten Wochen dürften wohl wiederum beachtenswerte Entscheidungen zu erwarten sein. Es wäre verfehlt, sich hier auf Prophezeiungen einzulassen. Merkwürdigerweise wird das aber von anderer mehr oder weniger sachverständiger Seite nicht verschmäht. Der bekannte amerikanische Marineschriftsteller Mahan veröffentlicht nämlich soeben in der „Times" eine mehrspaltige Abhandlung über die Aussichten des Seekrieges während der nächsten Wochen. Er beginnt zwar mit dem Ausspruch Nelsons: „Ich habe mich so oft geirrt, daß ich nicht mehr darüber zu erröten brauche"; trotzdessen aber tritt er in eine weitläufige Würdigung der beiderseitigen Streitkräfte ein und kommt schließlich zu dem Resultat, daß die Schwere der Entscheidung bei dem japanischen Admiral läge. Vermutlich werde die russische Flotte im weiten Bogen östlich von den japanischen Inseln vorbeifahren. Togo dürfte den Gegner durch Torpedos ängstigen, bezüglich deren er ihm entschieden überlegen ist. Der japanische Admiral werde seine Schlachtschiffe einhalten und die Schnelligkeit seiner Panzerkreuzer ausnutzen, um sie gelegentlich der feindlichen Kolonne in die Flanke zu treiben, immer aber rechtzeitig zurückziehen. Mahan betrachtet Kilany, auch Formosa, als Admiral Togos mögliche Basis, ein Platz, der in der gleichen Entfernung von etwa 1000 m von Wladiwostok und der Bucht von Yokohama gelegen ist. An beiden Punkten kann Togo also den langsameren Russen zuvorkommen. Mahan meint, die Lage habe eine merkwürdige Ähnlichkeit mit der von 1805, wo Nelson der ihm überlegenen französisch-spanischen Flotte folgte. Ein wesentlicher Unterschied aber ist der, daß außer dem Geschwader Nelsons England noch über weitere unbesiegte Geschwader verfügte, Nelson also das seinige preisgeben durfte, während Togo sich jetzt so einrichten muß, daß die Lage durch das gerettet wird, was von seinem Geschwader übrig bleibt. Auch Mahan glaubt übrigens, daß, wenn er auch eine große Menge von Zahlen und Einzelheiten anführt, ein wirklicher Vergleich beider Flotten sehr schwer sei. Die Bauart der Schiffe sei verschieden. Die Fortschritte der einzelnen Baujahre seien gar nicht zu übersehen und insbesondere der Effekt der Neuerungen vorher nicht abzuschätzen. „Vier gegen sieben sagt nichts, falls zwei von den vieren zwei beliebigen von sieben überlegen oder zwei von den sieben gegen die geringeren zwei von den vieren minderwertig sein sollten." Ein sehr lesenswerter Auszug der Mahanschen „Times"-Artikel findet sich übrigens in der „Kölnischen Zeitung" vom 15. Mai (Beilage zur Abendausgabe).

Bücherbesprechung.

Aus Krim und Kaukasus. Reiseskizzen von Wilhelm von Massow. Leipzig, Verlag von Georg Wigand, 1902.

In leicht ansprechendem Erzählungston entwirft der Verfasser ein anmutiges, fesselndes Bild von der Krim und dem Kaukasus, das zwar nur, wie Verfasser selbst hervorhebt, eine Reiseskizze sein soll und auch ist, das immerhin aber durch die Fülle eingeflochtener Bemerkungen über Geschichte, Sprache und Völkerkunde usw., sowie durch eine Reihe interessanter Beobachtungen nicht unwesentlich für die Kenntnis jener Gegenden sein dürfte. Sicher ist die Beurteilung, die Verfasser darin über Land und Leute zum Ausdruck bringt, eine zutreffende und geklärte, genoß doch der Verfasser den Vorzug, schon vor längeren Jahren diese Orte bereist zu haben und daher Vergleiche anstellen zu können. Nicht verschwiegen sei, daß allerdings die Krim viel umfassender behandelt ist als der Kaukasus, was aber schon in Anbetracht der beiderseitigen Größenverhältnisse bei einer Reiseskizze nicht eben gut zu vermeiden war. Die dem Text beigegebenen zahlreichen Bilder sind recht passend gewählt und vervollständigen wie die Übersichtskarte die Anschauungsvorstellung des Ganzen, zumal sie klar und scharf wiedergegeben sind. Hoffentlich trägt die Schrift mit dazu bei, jene noch vielfach falsch beurteilten Ländergebiete einem weiteren Kreise näher zu rücken und auch wohl in manchem die Lust zu erwecken, diese Länder aus eigener Anschauung kennen zu lernen.

Dr. H. Leyden.

Wirtschaftlicher Teil.

Keine Erhöhung der persischen Zölle.

Vor einigen Monaten wurde in Orientexportkreisen die Möglichkeit einer unmittelbar bevorstehenden Erhöhung der persischen Zölle lebhaft erörtert. Laut Artikel 8 des Zollreglements steht nämlich der persischen Regierung das Recht der Zollerhöhung in dem Falle zu, wenn der Krankurs im Verhältnisse zum Rubel- oder Franckurs um 10 Prozent sinkt und sich mehr als einen Monat auf dem tiefen Niveau halten sollte. Dieser Umstand war bereits vor mehreren Monaten eingetreten, seither ist der Krankurs noch tiefer gesunken und hat den abnormen Tiefstand von 83 Pfg. = 3,70 Kran erreicht. Trotzdem wird — wie nunmehr amtlich mitgeteilt wird — die persische Regierung, obwohl sie sich der Zustimmung der beiden meistinteressierten Staaten, Rußland und England, zu einer eventuellen Zollerhöhung versichert hat, von diesem ihrem Rechte aus innerpolitischen Gründen keinen Gebrauch machen.

Textilfabriken in Indien, China, Japan und Russland.

Der Konsul der Vereinigten Staaten von Amerika in Manchester hat in Berücksichtigung der großen und stark wachsenden Interessen seines Heimatlandes an Erzeugnissen und Maschinen der Textilbranche ein Verzeichnis der Fabriken, Agenten usw., zum Teil unter Angabe der Namen der englischen Maschinenlieferanten, in Indien, China und Japan sowie auch eine vollständige Liste der russischen Textilfabriken aufgestellt. Das Verzeichnis ist in den Daily Consular Reports — No. 2204 — veröffentlicht und liegt für Interessenten in den nächsten vier Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstr. 74, Zimmer 174, zur Einsichtnahme aus.

Vorderasien.

Handel der Bahrein-Inseln im Jahre 1904.

(Siehe den Aufsatz „Asien im Monat April" in No. 8.)

Das Jahr 1904 ist für den Handel der Bahrein-Inseln kein günstiges gewesen. Einerseits wirkte die den größten Teil des Sommers anhaltende Choleraepidemie störend auf die Entwickelung der Geschäfte, andererseits herrschte das ganze Jahr hindurch ein starker Geldmangel, der in den geringen Umsätzen im Perlhandel seine Ursache hatte.

Unter den Ausfuhrartikeln von Bahrein sind nur Perlen und Perlmuschelschalen von Bedeutung. Die Ausbeute an Perlen ist eine mittlere gewesen. Die Preise standen zu Beginn der Saison, von Monat Mai bis zum Juli sehr niedrig, da noch unverkaufte Bestände aus dem Vorjahre vorhanden waren. Im August und September zeigte sich für geringere Sorten eine leichte Besserung, die im Monat Oktober auch auf die besseren Sorten übergriff. Da indessen die Nachfrage nach Perlen keine Verstärkung erfuhr, gingen gegen Ende des Jahres die Preise für alle Sorten wiederum zurück, der Wert der Perlenausfuhr von Bahrein, die zum allergrößten Teil nach Indien geht, dürfte im Jahre 1904 einen Wert von 10 Millionen Mark nicht überstiegen haben, im Jahre 1902 bewertete sie sich auf ca. 11 Millionen Mark, im Jahre 1903 auf ca. 13 Millionen Mark.

Das Geschäft in Perlmuschelschalen blieb das ganze Jahr hindurch ein stockendes. Die Perlmutterindustrie in Europa war schlecht beschäftigt; die Preise für Schalen standen außerordentlich niedrig, auch ließ die Konkurrenz der letztjährigen starken Ausbeute der Perlfischerei auf der Insel Ceylon eine Besserung der Preise für Schalen von Bahrein nicht aufkommen.

Die wichtigeren Einfuhrartikel nach Bahrein sind Reis, Kaffee, Zucker und Baumwollenwaren. In allen diesen Artikeln ist das Einfuhrgeschäft im letzten Jahre aus den eingangs erwähnten Gründen (knapper Stand der Geldmittel und Cholera) ein schleppendes gewesen. In Kaffee, Zucker und englischen Baumwollenwaren veranlaßte zudem die im Laufe des Jahres auf den europäischen Märkten in diesen Artikeln eingetretene Steigerung der Preise die Importeure von Bahrein, mit größeren Bestellungen zurückzuhalten und nur den notwendigsten Bedarf zu decken.

Was die Einfuhr deutscher Waren nach Bahrein betrifft, so ist der Wert derselben schwer festzustellen, da der größere Teil — mangels einer direkten Schiffsverbindung — durch Vermittelung des indischen Zwischenhandels nach Bahrein eingeht und daher der englischen und indischen Einfuhr zugerechnet wird. Direkt aus Deutschland sollen im Jahre 1904 folgende Waren bezogen worden sein:

Golddraht	im Werte von etwa	60 000 M.
Kaffee (Brasil.)	„ „ „ „	130 000 „
Parfümerien	„ „ „ „	30 000 „
Wollenwaren	für „	10 000 „
Verschiedenes	„ „	10 000 „
	in Summa für etwa . . .	240 000 M.

Die direkte Ausfuhr von Bahrein nach deutschen Häfen wird wie folgt angegeben:

Perlmuschelschalen	im Werte von etwa	250 000 M.
Perlen	„ „ „ „	35 000 „
	in Summa etwa . .	285 000 M.

Die Baumwollkultur in der Türkei.

Vom türkischen Finanzministerium war eine Kommission eingesetzt worden, die alle Fragen bezüglich der Hebung der Baumwollkultur in der Türkei studieren sollte. Diese Kommission hat nun ihre Arbeiten vollendet und der Hohen Pforte einen Bericht eingesandt. In demselben besteht sie vor allem darauf, daß an die Bauern guter Same verteilt werde, womöglich alle Jahre. In der Ebene von Adana, die sich vorzüglich für die Baumwollzucht eigne, empfiehlt die Kommission die Anlage von Bewässerungskanälen, welche aus den wasserreichen Flüssen Seihur und Dschihan das Wasser über die ganze Ebene verteilen und auch mittels Schöpfwerken nach höher gelegenen Punkten leiten. Ferner müßten die Bauern in der Kultur der Baumwollstaude unterrichtet und ihnen moderne Geräte in die Hand gegeben werden, welche die Landwirtschaftsbank anzukaufen hätte. Dieselben Maßregeln wären in den von Kisil-Irmak und Yeschil-Irmak durchströmten Gebieten zu ergreifen, ferner in Mesopotamien, wo gleichfalls ein weitverzweigtes Kanalnetz hergestellt werden müßte. Diese Ar-

beiten müßten unter Aufsicht von Kommissionen vorgenommen werden, die aus Verwaltungs- und Landwirtschaftsbeamten und aus Vertretern der Handelskammern bestehen.

Verbesserte Postverbindungen mit den Häfen des Persischen Golfes.

Die Postverbindung zwischen Bombay und den Häfen des Persischen Golfes mit den Dampfern der British India Steam Nav. Comp. hat neuerdings eine Verbesserung erfahren, insofern die genannte Schiffsgesellschaft mit dem Beginne des Monats Februar 1905 zwei Turbinendampfer für den Postverkehr in Dienst gestellt hat, welche im Anschluß an die über Brindisi und Aden in Bombay einkommende europäische Post die Fahrt von Bombay nach Buschär in fünf Tagen zurücklegen. Hierdurch wird die Beförderungsdauer der europäischen Post zwischen Brindisi und Buschär auf 19 Tage verringert entgegen der bisherigen Dauer von mindestens 21 Tagen.

Die in Rede stehenden Schnelldampfer, deren Zahl demnächst auf vier erhöht werden soll, laufen auf der Ausfahrt von Bombay die Häfen von Karachi, Maskat, Buschär, Rueit und nach Ausschiffung der Post für Mohammerah den Hafen von Basrah an und kehren über Buschär, Maskat und Karachi nach Bombay zurück.

Die Führer der neuen Dampfer, welche laut Vertrag mit der die Linie subventionierenden Britisch-Indischen Regierung eine Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich 18 Knoten erreichen sollen, haben bereits darauf hingewiesen, daß eine derartige Fahrgeschwindigkeit die Errichtung von Leuchtfeuern an den inselreichen Küsten des Persischen Golfes notwendig mache. Die zuständigen indischen Amtsstellen sollen in eine Erörterung der hierauf bezüglichen Fragen eingetreten sein.

Russisches Asien.

Der Handel im Gebiete von Semipalatinsk.

Der Handel im Gebiete von Semipalatinsk trägt im allgemeinen den Charakter eines Tauschhandels von dortigen Rohmaterialien gegen Fabrikate des europäischen Rußlands. Jährlich werden von dort bedeutende Mengen von Vieh und verschiedenen anderen Produkten der Kirgisenviehzuchtwirtschaft ausgeführt, so Haare, unbearbeitete Häute, Wolle, Schaffelle, Butter, Fett usw. Einen sehr wichtigen Handelsartikel bildet Salz. Sodann folgen Fische, Sonnenblumensamen, Honig, Wassermelonen und gewöhnliche Melonen sowie auch Steinkohle, deren Vorräte man jetzt erst anfängt auszubeuten. Ferner liefern die angrenzenden Gebiete, wie die Steppe Beljagag Getreide nach Semipalatinsk, das auch einen Gegenstand des Handels bildet. Die Hauptpunkte für den Getreidehandel sind die Städte Semipalatinsk und Pawlodar. Zur Eröffnung der Schiffahrt werden gewöhnlich über 1 Million Pud verschiedenen Getreides dorthin zusammengebracht. Infolge der unzureichenden Anzahl von Handelspunkten, der Unvollkommenheit der Verkehrswege und infolge des Nomadenlebens des größten Teils der Bevölkerung wickelt sich der Handel hauptsächlich auf den Messen ab. Die Gesamtsumme der Umsätze auf den Messen betrug im Jahre 1903: 3710397 Rubel, davon entfielen 34 % auf Fabrikerzeugnisse, 21 % auf verschiedene Produkte der Viehzuchtwirtschaft, 37 % auf Vieh, 3 % auf Mehl und Korn und 1 % auf asiatische Waren. Nach dem Umfange der Umsätze nimmt die erste Stelle die Messe von Botow ein, auf welcher im Jahre 1903 für 2210479 Rubel Waren umgesetzt wurden. Hauptplätze für den Verkauf von Vieh waren außer der Messe in Botow auch noch zwei Messen in Tscharsk, auf denen für 557527 Rubel Vieh verkauft wurde. Im ganzen wurden im Jahre 1903 28 Messen oder Jahrmärkte abgehalten. Der Handel mit China war im Jahre 1903 der folgende: ausgeführt wurden Waren für 560792 Rubel 90 Kop. und eingeführt für 445205 Rubel 25 Kop. Hauptgegenstände der Ausfuhr waren Baumwollenstoffe, Geweihe von sibirischen Hirschen und Antilopen, bearbeitete Häute, Juchten und Saffian sowie Erzeugnisse der Fabrikindustrie. Eingeführt wurden dagegen hauptsächlich Vieh und Rohmaterialien. Da die Fabrikindustrie im Gebiet noch schwach entwickelt ist, so wird der größte Teil dieser Waren, die nach China exportiert werden, aus dem europäischen Rußland eingeführt.

Handel Indiens mit Turkestan und Tibet.

Der Ausfuhrhandel Indiens nach (Russisch und Chinesisch) Turkestan über Ladakh hat in der Zeit vom 1. April 1903 bis 31. März 1904 gegenüber der entsprechenden Periode 1902/03 nicht unerheblich zugenommen, während die Ausfuhr Turkestans nach Indien im großen und ganzen gleich geblieben ist. In der Ausfuhr nach Turkestan, die für das Jahr 1902/03 mit 706395, für das Jahr 1903/04 mit 817885 Rs. angegeben wird, spielen gewebte Stoffe, Samt und Korallen die wichtigste Rolle. Die Hauptposten der indischen Einfuhr aus dem genannten Handelsgebiete (786149 im Jahre 1903/04 gegen 824575 in 1902/03) sind die in Indien als Narkotikum sehr beliebte Charasdroge und recht bedeutende Beträge an Bargeld und Geldsurrogaten (Noten usw.).

Welche Mengen aus dem Handel Indiens nach Tibet übergegangen und welche aus Tibet nach Indien gelangt sind, ist aus den amtlichen Veröffentlichungen nicht mit Sicherheit zu entnehmen. Diese statistischen Aufstellungen führen den Export Indiens nach Ladakh im Jahre 1903/04 mit 1319289 Rs., den Export von Ladakh nach Tibet mit 136866 Rs. auf. Eingeführt wurde in der gleichen Zeit von Tibet nach Ladakh für 250268, von Ladakh nach Indien für 942114 Rs.

Über den Anteil der einzelnen Länder an diesem Handel enthalten die amtlichen Veröffentlichungen keine näheren Angaben. Von allgemeinem Interesse dürften jedoch die Bemerkungen über die Frage der russischen Konkurrenz an dem Handel in Ladakh sein. Hiernach wird das Ausbleiben einer Steigerung des indischen Handels in Ladakh mit dem erhöhten russischen Wettbewerb und den Verbesserungen in den Verkehrswegen Turkestans erklärt.

Was den Handel mit Tibet anlangt, so wird von den Ergebnissen der Expedition Younghusbands für den Ladakhhandel eher eine ungünstige als günstige Einwirkung erwartet. Der Handel, der jetzt noch Leh als Umladeplatz benutzt, wird möglicherweise später über Darjeeling gehen, und der Handel Westtibets, der an sich schon nicht bedeutend eingeschätzt wird, wird wohl von Rudok und Gartok aus sich über den Milampaß und Kumaon der Eisenbahn zu bewegen.

Manganerzindustrielle im Kaukasus.

Die kaukasischen Manganerzindustriellen beabsichtigen die Gründung zweier Verbände zur Hebung dieses Industrie-

zweiges. Der eine Verband gedenkt, mit Förderungsarbeiten in den Manganerzgruben des Gouvernements Kutais sich zu befassen, während der andere die Absicht hat, Elevatoren und mechanische Vorrichtungen für Reinigung, Brikettierung und Sortierung von Manganerz anzulegen.

Indien und Australasien

Zolltarifänderung auf den Philippinen.

Durch ein von dem Kongreß der Vereinigten Staaten von Amerika unterm 3. März 1905 angenommenes Gesetz (Public. No. 141) ist der Zolltarif für die Philippinen einer Durchsicht unterzogen und abgeändert worden. Die neuen Bestimmungen sollen nach 60 Tagen in Kraft treten, jedoch mit der Maßgabe, daß die Waren, die sich zur Zeit des Inkrafttretens des neuen Tarifs unterwegs befinden, nach den Bestimmungen desjenigen Gesetzes zum Eingange abgefertigt werden, das zur Zeit der Verfrachtung der Waren in Geltung war, und mit der ferneren Maßgabe, daß die Vergünstigung nicht über einen Zeitraum von 60 Tagen nach dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifs ausgedehnt wird.

Zolltarifänderungen für Britisch Nord-Borneo.

Durch Bekanntmachung der Zollverwaltung vom 24. Februar d. Js. ist der bisherige Ausfuhrzoll von $2^1/_2$ v. H. des Werts für Gambir und Pfeffer aufgehoben worden.

Die Bauwollindustrie der Präsidentschaft Bombay.

Die Baumwollindustrie der Präsidentschaft Bombay befindet sich nach einer Reihe schlechter Jahre zurzeit in günstiger Lage. Infolge des reichen Ernteergebnisses in den Vereinigten Staaten von Amerika sind die Preise der indischen Baumwolle niedrig und betragen gegenwärtig für die beste Sorte aus Broach etwa 200 Rupien für den Ballen zu $3^1/_2$ Zentner gegen etwa 300 Rupien im Vorjahre. Die Nachfrage nach Garn sowohl im Inlande als auch aus China ist bedeutend, und die Verkaufspreise werfen guten Nutzen ab. Die meisten Spinnereien haben ihr Garn bis Ende Juni, einige sogar bis Ende Dezember d. Js. verkauft. Den Webereien geht es ebenfalls sehr gut. Sie dehnen die Fabrikation immer weiter aus, namentlich in longcloths und gefärbten Zeugen und erzielen hohe Preise für ihre Fabrikate, deren Ausfuhr beträchtlich zunimmt. Es ist begründete Aussicht dafür vorhanden, daß diese günstigen Verhältnisse für einige Zeit, wenigstens für dieses Jahr bestehen bleiben werden. (Bericht des Kaiserlichen Konsulats in Bombay vom 9. März d. Js.)

Der Kautschukmarkt in Calcutta Ende März 1905.

Die während der letzten Monate auf den Calcuttaer Markt gelangten Zufuhren von Kautschuk waren unbedeutend und wurden zu stetig steigendem Preise verkauft. Ihre Qualität war sehr ungleich, die Preise betrugen für gemischte Partien pro Bazar Maund (= à 36,287 kg) 80 bis 170 Rupien.

Es wurden im Jahre 1904 ausgeführt:

nach England . . .	875 cwt.	im Werte von	200 000 Rs.
„ Amerika . . .	1115 „	„ „ „	212 983 „
„ Deutschland . .	154 „	„ „ „	35 467 „

Ernteaussichten in Indien.

Der für Indien ungewöhnlich kalte Winter, welcher sogar in verschiedenen Teilen des Landes den Eingeborenen bisher gänzlich unbekanntes Eis gezeitigt hatte, hat nach Angabe des Chefs der Abteilung für Landwirtschaft doch nicht den Schaden angerichtet, wie alarmierende Preßberichte ihn zuerst annahmen. In den Vereinigten Provinzen und südöstlich von Punjab in der Nähe Delhis ist allerdings der Schaden ziemlich bedeutend. Im Norden Indiens waren, wie der Landwirtschaftsminister mitteilt, die Aussichten auf eine ausgezeichnete Weizenernte besonders gute. Unter den gegebenen Verhältnissen kann man nicht auf mehr als ungefähr die Hälfte einer Durchschnittsernte rechnen, und die für die Ausfuhr zur Verfügung stehende Menge wird bedeutend hinter der vom letzten Jahre zurückbleiben.

Die in der Presse enthaltenen Mitteilungen lauteten jedoch viel ungünstiger; so war berechnet worden, daß der Schaden bei Weizen 12 Annas in der Rupie — die Rupie hat 16 Annas — betragen würde; bei der Gerste war er auf 8 Annas, bei Erbsen auf 13 Annas, bei Ölsamen auf 14 Annas und bei Tabak auf 12 Annas in der Rupie geschätzt worden.

Ostasien.

Chinas Aussenhandel im dritten Vierteljahr 1904.

Während die Einnahmen der Seezollverwaltung im zweiten Vierteljahr 1904 dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres gegenüber einen Minderertrag von 369 000 H. T. (Haikwan Tael) ergaben, hat das dritte Vierteljahr im Vergleiche zu dem gleichen Zeitraum des Jahres 1903 ein Mehr von 403 616 H. T. eingebracht, und denjenigen des Jahres 1902 um 263 662 H. T. übertroffen.

Die Einnahmen bewerteten sich für das dritte Vierteljahr:

1902	auf 7 725 609 H. T.
1903	„ 7 585 655 „ „
1904	„ 7 989 271 „ „

Zu dieser Vermehrung tragen sämtliche Einnahmeposten mit Ausnahme der Ausfuhrzölle und des Opiumlikins bei. Doch ist bei ersterem der Ausfall ganz unerheblich, er beläuft sich nur auf 11 250 H. T., während er sich bei dem Opiumlikin auf 90 737 H. T. beziffert.

Was die Verteilung der Einnahmen auf die drei Gruppen — Nord-, Yangtse- und Südhäfen — angeht, so weisen die beiden ersten eine Zunahme, die Südhäfen eine geringe Abnahme auf.

Von den Nordhäfen hat Niutschwang erheblich weniger eingenommen, nämlich 108 000 H. T. gleich etwa 41 %. Der Ausfall trifft hauptsächlich die Ausfuhren aus der Mandschurei, die, wie zu erwarten war, beträchtlich zurückgegangen sind. Die Einbuße in den Einnahmen Niutschwangs wird jedoch durch das Mehrergebnis bei den anderen Häfen soweit übertroffen, daß die Gesamteinnahme der fünf Nordhäfen um etwa 4 % höher ist als die des dritten Vierteljahres 1903. Besonders günstig ist das Ergebnis bei Tientsin, nämlich infolge gesteigerter Ein- und Ausfuhr ein Mehr von 85 000 H. T., während das zweite Vierteljahr 1904 59 000 H. T. weniger als das Vorjahr eingebracht hatte. Verhältnismäßig noch bedeutender ist die Zunahme bei Kiautschou, die 45 000 H. T. gleich 65 % beträgt. Tschifus Einnahmen haben ein Mehr von 11 700 H. T. ergeben, gleich 6 %, was hauptsächlich von vergrößerter Einfuhr herrührt.

Von den Yangtsehäfen haben Jotschou und Kiukiang größere Einbußen erlitten, ersteres um fast 40 000 H. T.,

gleich 91 %, letzteres um 31 000 H. T. Jotschous jäher Niedergang erklärt sich durch die mit Errichtung eines Kaiserlich chinesischen Seezollamtes in Tschangtscha, der Hauptstadt der Provinz Hunan, am 1. Juli 1904 tatsächlich erfolgte Eröffnung dieses Platzes für den Fremdhandel, so daß für Hunan bestimmte oder von dorther kommende Waren statt wie bisher in Jotschou nunmehr in Tschangtscha verzollt werden können. Ein recht erheblicher Ausfall in den Einnahmen aus dem Handel mit Hunan bleibt trotzdem bestehen, denn die Einnahmen des neuen Zollamtes haben nur wenig über 21 000 H. T. betragen. Es haben namentlich die Ausfuhren aus Hunan abgenommen, insbesondere Reis, Blei- und Zinkerze. Auch bei Kiukiang tragen verminderte Ausfuhren an Porzellanwaren und Tee die Hauptschuld. Der Handel mit Szetschan dagegen hat sich bedeutend lebhafter als im Vorjahre gestaltet, wie aus den Zolleinnahmen von Itschang und Tschungking hervorgeht, die zusammen einen Zuwachs von etwa 45 000 H. T. aufweisen. Die Ausfuhr aus Szetschwan zeigt eine Zunahme in den Verschiffungen von Schweinsborsten, Seide und Schafwolle; von den Einfuhrwaren haben namentlich Baumwollenwaren und deutsche Artikel (Anilinfarben und Nadeln) Fortschritte gemacht. Hankau und Tschingkiang weisen einen kleinen Mindererträg an Einnahmen auf, der bei Hankau auf die Ausfuhr, bei Tschingkiang auf die Einfuhr entfällt. Nankings Einnahmen sind infolge vermehrter Ausfuhren gewachsen, die Sutschous infolge verminderter Einfuhren gefallen. Schanghai, das im zweiten Viertel des Jahres 1904 eine Einbuße von über 480 000 H. T. dem Vorjahre gegenüber erlitten hatte, weist im dritten Vierteljahr einen Mehrertrag von über 361 000 H. T. gegenüber 1903 auf. Das Gesamtergebnis für die zwölf Yangtsehäfen ist eine Zunahme von annähernd 8 %. . . . .

Die Zunahme des über Tsingtau gehenden Güterverkehrs kommt in der recht erheblichen Vermehrung der Einnahmen des Zollamtes Kiautschou zum Ausdruck. Zu diesem günstigen Ergebnis tragen sämtliche von dem genannten Zollamt erhobenen Arten von Zöllen bei (Einfuhr-, Ausfuhr- und Küstenzoll).

Es wurden insgesamt eingenommen:

im dritten Vierteljahr	1902 . . .	43 741 H. T.
„ „ „	1903 . . .	69 536 „ „
„ „ „	1904 . . .	115 134 „ „

Ausserordentliche Zölle und Verbrauchssteuern in Japan.
(Siehe auch Monatsübersicht in No. 8.)

Durch ein Gesetz, No. 1 vom 31. Dezember 1904, durch welches das Gesetz No. 3 vom 31. März 1904, betreffend die Kriegssteuern, abgeändert wird, sind zum Zwecke der Beschaffung der Mittel für die durch die außerordentliche Lage erforderlichen Ausgaben hauptsächlich die Grund-, Gewerbe- und Einkommensteuer, die Steuer auf alkoholische Getränke, die Zuckerverbrauchssteuer usw. erhöht worden. Bei den Einfuhrzöllen sind neue Zuschläge vorgesehen, die im allgemeinen 5—10 v. H. des Werts bei fast sämtlichen, durch Vertrag nicht gebundenen Positionen des Generaltarifs betragen, soweit sie nicht schon durch das alte Kriegssteuergesetz betroffen waren. Höher ist der Zuschlag besonders bei photographischen Apparaten (15 v. H.), Lebensmitteln, mit Ausnahme der frischen Eier, (15 v. H.) und einer Reihe von Geweben (15—20 v. H.).

Neu eingeführt wird, außer dem Salzmonopol, u. a. eine Verbrauchssteuer auf Webewaren mit 15 v. H. des Verkaufspreises bei wollenen und 10 v. H. bei allen anderen Webewaren sowie ein Einfuhrzoll auf Kokons (10 v. H.) und auf Reis (15 v. H.).

Die Bestimmungen über die Verbrauchssteuer auf andere als wollene Webewaren sind am 1. Februar 1905 in Kraft getreten, während die über die Einfuhrzölle erst nach 6 Monaten wirksam werden.

Absatzgelegenheit für verschiedene Waren in China.

In China besteht eine nicht unbedeutende Nachfrage für sehr billige Bandwaren. Insbesondere haben solche Qualitäten auf guten Absatz zu rechnen, die es den chinesischen Frauen ermöglichen, einen gewissen Grad von Eleganz mit geringen Kosten zur Schau zu tragen. Ferner besteht unter der fremden Bevölkerung in China eine nicht unbeträchtliche Nachfrage nach mittelguten und guten Bildern zur Ausschmückung der Zimmerwände, und selbst manche chinesische Käufer würden sich für derartige billige und dabei künstlerisch nicht minderwertige Produkte Europas und Amerikas finden. Ferner sind sehr gute Aussichten für den Absatz von Pumpen aller Art und für Maschinen zum Erbohren von Brunnen. Dieser Bedarf ist sogar ein höchst dringender. Es ist zu berücksichtigen, daß die Kaufkraft der chinesischen Bevölkerung rasch zunimmt, was dem Importgeschäft des Landes in den verschiedensten Artikeln zugute kommen dürfte. Gegenwärtig müssen alle nach China versandten Waren, soweit sie nicht für die fremde Bevölkerung bestimmt sind, in möglichst billiger Preislage gehalten sein, da die Einheimischen teure Waren zu kaufen nicht imstande sind. (Handelsmuseum. Wien.)

Ausschreibungen.

Lieferung von Dampfstraßenwalzen, einer Steinzerkleinerungsmaschine, Feldbahnen und Kippwagen nach Macao. Einem Berichte des österreichisch-ungarischen Konsulats in Hongkong zufolge beabsichtigt die Direktion der öffentlichen Arbeiten in Macao in nächster Zeit zwei Dampfstraßenwalzen (Steamrollers) und eine Maschine zur Zerkleinerung von Steinen und Bereitung von sogenannten Konkreten für Anschüttung von Straßen zu kaufen und wünscht, dieserhalb mit Interessenten in Verbindung zu treten. Die eine Dampfwalze darf 1 m Spurweite und ein Gewicht von 10 englischen Tons, die andere etwas größere Dimensionen besitzen. Mit Rücksicht auf das hügelige Terrain der Stadt Macao müssen die Dampfstraßenwalzen auch imstande sein, größere Niveauunterschiede ohne Schwierigkeiten zu befahren. Die Steinzerkleinerungsmaschine soll derartig konstruiert sein, daß sie von jeder der beiden vorerwähnten Straßenwalzen in Betrieb gesetzt werden kann. Interessenten werden ersucht, Angebote unter Anschluß möglichst genauer Zeichnungen, Pläne und Kostenanschläge, wobei die Preise und Transportkosten bis zur Ablieferung der Maschinen in Hongkong in deutscher und englischer Währung berechnet werden sollen, sowie unter Angabe der Lieferzeit und Zahlungsart baldigst einzureichen. Auch dürfte die genannte Verwaltung Bedarf an Feldeisenbahnen und Kippwagen zum Transport von Erdmassen haben, von welch ersteren sie bereits vor kurzem ca. 1 km Geleise und 8 Kippwagen seitens einer Berliner Firma durch deren Vertreter in Hongkong erworben hat.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen-Berlin SW. 11.

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, Juli.	No. 10.	IV. Jahrgang.

Deutsch-Asiatische Gesellschaft.

II. Deutscher Kolonialkongress.

Der vom 5. bis zum 7. Oktober 1905 in Berlin stattfindende **Deutsche Kolonialkongress** wird sich nicht allein mit kolonialen Fragen im engeren Sinne, sondern auch mit solchen Fragen beschäftigen, die in weiterem Umfange Deutschlands überseeische Interessengebiete berühren. Hierfür ist bereits eine Reihe bedeutsamer Vorträge gewonnen. Wie auf dem vor 3 Jahren abgehaltenen Ersten Deutschen Kolonialkongress Max Schinckel von der Norddeutschen Bank in Hamburg über den deutschen Überseehandel sprach, so wird auf dem bevorstehenden Kongress **Adolph Woermann,** wohl der bekannteste Hamburger, einen Vortrag über **Deutschlands Seeschiffahrt,** deren gewaltige Entwickelung von ihm unmittelbar miterlebt und mitherbeigeführt ist, halten. Professor **Dr. Zahn,** Regierungsrat im Kaiserlichen Statistischen Amt, der hervorragende Bearbeiter der deutschen Berufs- und Gewerbestatistik, wird über die **Verbreitung der Deutschen im Auslande** sprechen. Angesichts der steigenden Bedeutung der ostasiatischen Länder für die wirtschaftliche Entwickelung der europäischen Völker sind drei Vorträge vorgesehen, die sich auf jene Länder beziehen. In allgemeineren Ausführungen wird **Dr. Vosberg-Rekow,** schriftführendes Vorstandsmitglied der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft, **Deutschlands Ostasien-Politik** einer Betrachtung unterziehen, Professor **Dr. Rathgen** (Heidelberg), der jahrelang als Universitätslehrer in Japan tätig gewesen ist, hat eine Darstellung der **Entwickelung des Aussenhandels in China und Japan** in Aussicht genommen, und ein Vortrag über die **wirtschaftliche Bedeutung des Yangtse-Gebiets** ist von **Dr. Georg Wegener,** dem bekannten Reisenden, übernommen. Einen geschichtlichen Überblick über die **Entwickelung der Schiffahrt zwischen Deutschland und Südamerika** wird Professor **Dr. Eckert,** Studiendirektor der Handelshochschule in Cöln (Rhein), geben, und mit Rücksicht auf die jüngeren Vorgänge in **Marokko** wird ein Vortrag des **Grafen von Pfeil** (Friedersdorf in Schlesien) über dieses Land von besonders aktuellem Interesse sein.

Anmeldungen für die Teilnahme am Kongress sind an dessen Bureau, Berlin W. 9, Schellingstraße 4, zu richten.

Seidenzucht in Kleinasien und Syrien.

Von Major Max Schlagintweit, München. Mit 2 Skizzen.

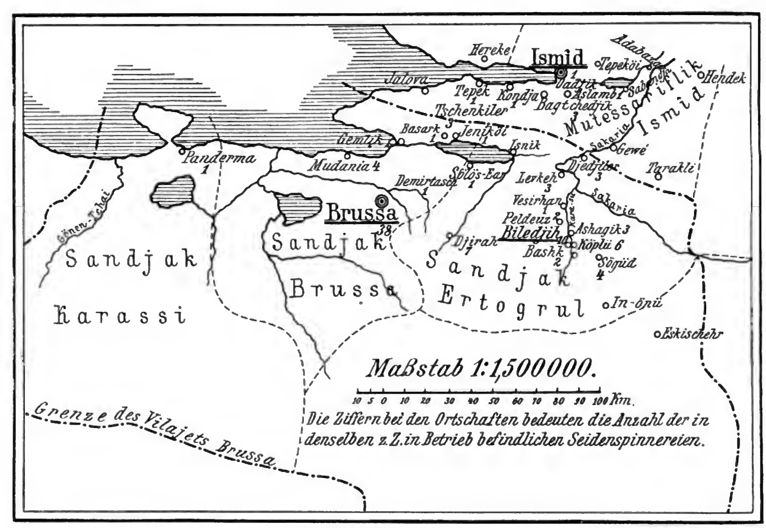
II.

Seit den achtziger Jahren nahm die kleinasiatische Seidenzucht einen neuen Aufschwung. Von sehr günstigem Einfluß war der Umstand, daß die türkische Regierung den Erlös des Zehnten (üschür) von der Seidenproduktion der Verwaltung der Dette Publique Ottomane (Staatsschuldverwaltung) zuwies, welche sich nunmehr tatkräftigst die Förderung der Seidenzucht und Seidenfabrikation angelegen sein ließ. So wurde eine eigene „Abteilung für Seidenindustrie" (Division pour les Soies) geschaffen, in Brussa wurde 1888 eine Seidenschule, das „Institut séricicole", errichtet und dieser Platz als Hauptzentrum für den Seidenhandel eingerichtet. An verschiedenen Orten wurden Laboratorien zur Unterstützung des Samens errichtet, Preisausstellungen der Kulturen veranstaltet, Neuanpflanzungen mit Maulbeerbäumen Steuerfreiheit auf 3 Jahre gewährt.

„Strenger und strenger sind die Vorschriften gewesen," sagt der Bericht des Kais. Deutschen Generalkonsulats in Konstantinopel (veröffentlicht in Heft 4 der „Berichte über Handel und Industrie" vom 19. Juli 1904) „die die Dette publique zur Hebung und Sicherung der Raupenzucht erlassen hat, und mit denen sie den widerstrebenden Züchter zur Verbesserung und Verfeinerung seiner Arbeit zwang. Der letzte bedeutendere Schritt in dieser Richtung ist bis heute das Seidensamengesetz vom 13. Mai 1904 gewesen. Hiernach muß jeder, der sich mit der Zucht oder dem Verkaufe von Seidensamen befassen will, ein Zeugnis besitzen, daß er die Seidenzucht erlernt hat. Bis zum 15. März jedes Jahres muß der Züchter bei der betreffenden Lokalverwaltung der Dette publique eine Liste einreichen, welche folgendes enthält: Nummer und Datum seines Zeugnisses; die Menge Samen, welche er zum Brüten aussetzen will; die Herkunftsländer des Samens; die Namen der Personen, die er bei der Zucht beschäftigt; die Oberfläche der Hürden in jedem Raupenhaus und die Zahl der Mikroskope, die er besitzt. Alle einheimischen Seidenzüchter und alle jene, welche einheimischen oder fremden Seidensamen verkaufen oder verteilen wollen, müssen ein Erlaubnis-Teskere besitzen und müssen die Schachteln für einheimischen Samen, die nicht mehr als 25 gr enthalten dürfen, der Dette publique vorweisen, welche sie mit einem Banderol versieht. Strafbestimmungen schließen sich an."

Dieser energischen Fürsorge ist es gelungen, die während der Epidemie verschwundene sog. „Bagdadrasse" wieder zu züchten, welche die geschätzten weißen harten Kokons ergibt; gelbe Kokons werden jetzt in Anatolien nur noch in ganz geringen Mengen bei Ismid und Adabajar erzeugt; doch nimmt auch hier diese Produktion stetig ab.

Die Seidenwurmeier in den Bezirken des Vilajets Brussa und im Bezirk Ismid haben infolge der sorgfältigen Überwachung durch die Angestellten der Dette publique einen ausgezeichneten Ruf erworben. Im Jahre 1903 verarbeitete die türkische Seidenindustrie in Brussa-Ismid 162 570 Unzen Gesamtertrag der Ernte beläuft sich auf 104 508 038 Piaster oder 18 863 700 Mark. Für ein Kilo trockener Kokons ist in Brussa ein Durchschnittspreis von 13,98 Francs, in Ismid von 14,33 Francs, für ein Kilo frischer Kokons ein solcher von 3,15 Francs erzielt worden. Die Kokonernte Frankreichs bezifferte sich — um einen Vergleich zu geben — im Jahre 1904 auf 7 825 485 kg frische Kokons. Diese Produktionsmenge wurde gewonnen aus 183 443 Unzen (à 25 gr) Seidenwurmeier, so daß sich als Durchschnittsertrag einer Unze 42 650 kg Kokons ergeben. Italien erzeugte im gleichen Jahre 42 743 000 Kokons. —



Skizze 2.

(à 25 gr) Seidenwürmer, darunter nur 826 Unzen ausländischer Provenienz.

Am intensivsten wird die Seidenkultur im Sandjak Brussa betrieben, wo insbesondere der derzeitige langjährige deutsche Konsul H. Scholer sich große Verdienste um die Hebung derselben erworben hat.

Nach den letzten, im August v. J. erfolgten Veröffentlichungen der Direktion des „Instituts für Seidenzucht" in Brussa hat die Kokonproduktion in den Bezirken Brussa, Ertogrul und Ismid im Jahre 1903: 7 434 490 kg betragen; gegen das Vorjahr ergibt sich eine Steigerung des Ernteertrages um 2 201 622 kg. Es ist dieses glänzende Resultat dem überaus günstigen Wetterverlauf während dieser ganzen Seidenraupenzuchtperiode zuzuschreiben. Der

In dem Maße, als die Seidenzucht zunahm, fand auch eine Vermehrung der Spinnereien und eine Verbesserung ihrer maschinellen Einrichtungen statt. Heute bestehen in den Sandjaks Brussa und Ertogrul des Vilajets Brussa 89 Spinnereien mit 5384 Haspeln, im Mutessariflik Ismid 7 Spinnereien mit 618 Haspeln. Die Gesamtsumme der im nordwestlichen Hauptproduktionsgebiet in Tätigkeit befindlichen Haspeln beträgt also 5384 + 618 = 6002.

Ich habe dieses Produktionsgebiet wegen seiner großen Bedeutung in einer besonderen Skizze (Skizze 2) zur Darstellung gebracht, in welche alle Orte, in denen sich Spinnereien befinden, eingetragen sind mit Angabe der Anzahl derselben. Es dürfte eine solche kartographische Darstellung wohl das beste Mittel zur Beurteilung der Ausdehnung

und örtlichen Verteilung der Seidenproduktion geben. Diese Skizze wird aber auch deshalb erwünscht sein, weil die vielen kleinen Ortschaften, in welchen zurzeit Spinnereien liegen, in den gewöhnlichen Karten überhaupt nicht aufzufinden sind. Ich konnte diese Örtlichkeiten nur mit Hilfe der vortrefflichen Karte von Diest: „Karte des nordwestlichen Kleinasien" in 1:500000 (Berlin 1901—1903) festlegen — und da nur mit großer Mühe. Die Grenzen des Vilajets Brussa und seiner drei nördlichen Sandjaks wurde auf der Skizze nach der Karte von R. Huber: „Division Administrative de l'Empire Ottoman" nach dem Salnamé 1899 eingetragen. Ein Verzeichnis aller Spinnereien in den Bezirken Brussa-Ismid mit Angabe der Inhaber, der Bassinen, Betriebszeit etc. findet sich in dem schon erwähnten Bericht des kaiserlich deutschen Generalkonsulats in Konstantinopel.

Wir ersehen aus dieser Skizze, daß in der Stadt Brussa selbst fast die Hälfte aller im Vilajet bestehenden Spinnereien, nämlich 38, sich befinden; die größten darunter haben über 100 Haspeln — wie die Fabrik von L. Gannet Frères mit 128, die von Bay Frères mit 120, von Keuléyan mit 116 Haspeln; die kleinste Fabrik, die von Hadji Pascha, hat 28 Haspeln. Eine starke Anhäufung von Filanden finden wir dann längs der anatolischen Bahn im Karasutal, wo besonders Biledjik-Köplu mit den dicht dabei liegenden Orten Peldeuz, Aschagiköi und Baschköi als berühmtes Zentrum der Seidenzucht in dieser Gegend mit zusammen 23 Fabriken gelten kann. Hier sind die größten Spinnereien in Biledjik („Tilkia" mit 108) und in Köplü („Kurkdji" mit 140 Haspeln). Biledjik besitzt auch eine Seidenbörse, die in einem geräumigen Chan eingerichtet ist, mit Magazins- und Unterkunftskammern für die Kaufleute.

Es dürften vielleicht einige Mitteilungen über die weitere Verarbeitung der Kokons in den Fabriken und im Hausbetriebe interessieren. Bei einem mehrtägigen Aufenthalt, den ich im Juni 1895 in Brussa nahm, konnte ich unter der Führung meines Dragomans, Isidor Brucker aus Konstantinopel, einem gebürtigen Thüringer, den ich hiermit jedem Reisenden bestens empfehlen möchte, sehr interessante diesbezügliche Beobachtungen machen. Wir wollen zunächst einer der größeren Filanden unsern Besuch abstatten.

Beim Eintritt in den Fabrikhof werden wir von dem von unserem Besuch in Kenntnis gesetzten Spinnereibesitzer und einigen Beamten mit den bekannten ausgesuchten Höflichkeitsbezeugungen empfangen und unter ein Zeltdach geleitet. Hier wird der stets frisch zubereitete vortreffliche türkische Kaffee mit Zigaretten und Scherbet, einem mit Rosenwasser gemischten Fruchtsaft, serviert. Um uns herum herrscht ein ungemein bewegtes Leben und Treiben. Wir bemerken vor allem eine Gruppe buntgekleideter Mädchen, meist Armenierinnen und Griechinnen, welche unter einem von Matten gebildeten Dache sitzen und damit beschäftigt sind, die eintreffenden, auf Maultieren in Körben und Säcken verpackten Kokons in Empfang zu nehmen, auf Strohmatten auszuschütten, zu prüfen und zu sortieren. Zugleich wird zwischen den Verkäufern und dem Spinnereibesitzer bzw. seinen Bevollmächtigten der Handel abgeschlossen, was natürlich nur unter den heftigsten Reden und Gegenreden sich vollzieht. Inzwischen haben wir unseren Kaffee geschlürft und begeben uns zunächst nach dem Raum, in welchem der Apparat zum Töten der Chrysalide aufgestellt ist. Es ist dies ein großer, dampfdicht verschließbarer Kessel, in welchen heißer Wasserdampf eingeleitet wird; aus dem Innern des Kessels ragt eine Thermometerskala heraus. Eine Einwirkung des Dampfes von 3—4 Minuten Dauer genügt, um den beabsichtigten Zweck zu erreichen. Hierauf werden die Kokons auf Matten ausgebreitet, in den Schatten gelegt und getrocknet. Dann werden die Kokons nach Qualität und Farbe nochmals sortiert, in Beutelchen gewogen und den Spinnerinnen übergeben. Diese sitzen in hellen, luftigen Arbeitssälen an langen Tischen in zwei Reihen mit dem Rücken aneinander, jede Spinnerin hat vor sich auf dem Tisch eine große Schale (Bassine), hinter sich die Seidenhaspel, welche alle an einer mittels einer Dampfmaschine in Drehung versetzten Achse angebracht sind; diese Haspelachse geht also der Länge nach mitten durch den Arbeitsraum. Die Schalen sind mit einer braunen Flüssigkeit, dem Puppensaft, und den Kokons gefüllt und mit einem Dampfrohr in Verbindung gesetzt. Durch dieses Rohr wird heißer Wasserdampf zugeführt, der die Flüssigkeit in der Schale schnell zum Sieden bringt. Dann wird der Dampf abgestellt, und nun werden die gelockerten Kokons mit einer Bürste gestrichen und die Enden der Seidenfäden erfaßt. Je zwei Gruppen zu fünf Kokons — oder auch mehr, je nach der Art des herzustellenden Seidenfadens — werden mit ihren Fadenenden zusammengefaßt und durch die Öse eines gabelförmigen Messingstückes gesteckt, von wo sie durch weitere Haken und Ösen nach dem Spinnrad zur Aufwicklung geleitet werden. Eine Arbeiterin kann an einem Tage 250 g Seide spinnen; die Arbeit dauert von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang mit geringer Mittagspause. Der Lohn ist sehr niedrig: 3—3½ Piaster (55—65 Pfg.) pro Tag. Zur Herstellung von 1 Kilo Rohseide sind 12 kg frische oder 3½ kg trockene Kokons nötig. Der Preis der Rohseide schwankt zwischen 35 und 50 Francs per kg. Die 89 Spinnereien im Vilajet Brussa beschäftigten zurzeit ca. 7000 Arbeiterinnen.

Neben diesen mechanischen Spinnereien bestehen in der Stadt Brussa wie im Lande einzelne Hausbetriebe, in welchen die Seide noch in der primitivsten Weise, wie vor Jahrhunderten, durch Handarbeit gewonnen wird. Hierzu dient ein langer Handhaspel, welcher über einem kupfernen, mit heißem Wasser gefüllten Kessel angebracht wird. Durch gleichmäßige Feuerung wird die Wassertemperatur auf ungefähr 70° C. gehalten, die Kokons werden hineingeworfen, und, nachdem sich die Gummisubstanz angefangen hat zu lösen, wird der Faden mittels Bürsten gelockert. Dann werden mehrere Fäden zusammengefaßt und von der mit der Hand gedrehten Haspel aufgewickelt. Die auf diese Weise gesponnene Seide ist aber eine minderwertige. —

Wir wenden uns nunmehr dem nordöstlichen Produktionsgebiet, den Sandjaks Djanik und Amasia zu.

Das Sandjak Djanik zieht sich längs der Schwarzen Meerküste hin und ist der westlichste Bezirk des Vilajets Trapezunt. Im Süden grenzt dasselbe an das Sandjak Amasia, dem nördlichsten Bezirk des Vilajets Siwas. In diesem Gebiete stand die Seidenzucht vor Eintritt der verheerenden Raupenseuche gleichfalls in hoher Blüte; der Bezirk Amasia allein erzeugte 7—8 Millionen kg Kokons jährlich. Schon im Jahre 1845 entsandte eine Freiburger Firma einen Vertreter nach Amasia, um dort Kokons aufzukaufen; sie gründete später auch eine eigene Seidenspinnerei, die jedoch in den Jahren der Seidenwurmseuche einging. Die Produktion an Kokons fiel bis auf 25000 kg jährlich und ist erst seit dem Jahre 1888 wieder im Zunehmen begriffen, in

welchem Jahr eine Schweizer Firma dort eine Seidenzuchtanstalt gründete. 1890 betrug die Ernte an Kokons schon wieder 800000 kg!

Ausgedehnte Maulbeerpflanzungen finden sich in diesem Gebiete hauptsächlich in der Umgegend von Aladscham, Wesirköprü (am Unterlauf des Kysyl Irmak), von Tscharschembe und Amasia im Flußtale des Jeschig Irmak. Die jährliche Produktion an Kokons in diesem Hauptgebiet beträgt jetzt rund $1^1/_2$ Millionen kg.

Spinnereien gibt es in diesem Seidenbaugebiet Anatoliens keine, weder im Bezirk Amasia, noch in dem von Djanik. Die beiden Bezirke befassen sich hauptsächlich mit dem Kokonexport, und nur Amasia fertigt für den Lokalbedarf und für eine unbeträchtliche Ausfuhr nach Konstantinopel ein geringwertiges Produkt an Rohseide; dieselbe wird nur durch Handarbeit auf die schon beschriebene Weise vermittels der Handhaspel hergestellt. —

Die Seidenweberei, welche bis Mitte des vorigen Jahrhunderts in einzelnen Städten, so besonders in Brussa, lebhaft betrieben wurde und auch für den Außenhandel wegen der prachtvollen Gewebe von hoher Bedeutung war, ist seit dieser Zeit immer mehr zurückgegangen und jetzt zu einer für den Export belanglosen Lokalindustrie herabgesunken. Es gibt jetzt — auch in Brussa — nur mehr Seidenwebereien in Privathäusern, wo auf den primitivsten Handwebestühlen gearbeitet wird — deren Besichtigung aber gerade deshalb nur sehr empfohlen werden kann. Es werden aber immerhin noch sehr renommierte Artikel hergestellt, so die von den Fremden so gern gekauften Hakyr (Stoffe aus Baumwolle und Seide gemischt), dann die seidenen Foulards und Gazen (büründschük) usw. Nur in Tavshandjyk (bei Hereke) am Golf von Ismid besteht eine moderne Seidenfabrik, welche der jetzt regierende Sultan, der sich lebhaft für die Hebung der Seidenzucht interessiert, nach Lyoner Muster einrichten ließ und in der ganz vorzügliche Seidenstoffe gewebt werden.

Fast die gesamte Produktion an Rohseide geht ins Ausland, hauptsächlich nach Frankreich (Lyon), dann nach Italien und der Schweiz; auch Deutschland, England und Rußland sind Abnehmer. Man schätzt die Summen, welche die Türkei jährlich aus diesem Erwerbszweige vom Ausland einnimmt, auf mindestens 20 Millionen Mark (berechnet nach einem Export von 450000 kg zu einem Durchschnittspreise von 35 Mark). Die Ausfuhr der anatolischen Spinnereien (Brussa-Ismid) allein im Jahre 1903 betrug aber schon rund 500000 kg Rohseide.

Auch der Export an Kokons weist seit den letzten Jahren eine ständige Steigerung auf. Es wurden exportiert im Jahre 1903 etwa 70—80000 kg trockener Kokons aus Brussa-Ismid, 25—30000 aus Amasia-Djanik; die ersteren gehen zum weitaus größten Teil nach Mailand, ein kleiner Rest nach Marseille, die letzteren nach Rußland (Exporthafen Unié). —

Bevor wir das anatolische Gebiet verlassen, sei noch auf das auf der europäischen Seite der Meerenge gelegene Seidengebiet Adrianopel-Salonik hingewiesen, welches im Jahre 1903 eine Ernte von ca. $3^1/_2$ Millionen kg Kokons erzeugte, von denen 70—80000 kg ausgeführt wurden. Seidenspinnereien befinden sich hier nur fünf, nämlich vier in Adrianopel (Rumelien) und eine in Gefkili (Makedonien) mit zusammen 310 Haspeln.

Dampfschiff-Verbindungen nach dem Orient und die Bagdadbahn.

Von Oberst A. Janke.

IV.

Die Fortsetzung der Bagdadbahn nach Adana wird die meisten Schwierigkeiten bereiten, denn sie führt in das Hochgebirge des Taurus. Von Bulgurlu wird sie allmählich bis Ulu Kyschla (großes Winterquartier, ca. 1500 m) ansteigen. Es liegt auf einer ziemlich gut angebauten Hochebene und wird wegen seiner Straßenverbindung mit Nigdeh (25000 E.), wo bunter Marmor gebrochen wird, und Kaisarije (24000 E.), welches zu allen Zeiten eine bedeutende Handelsstadt gewesen ist, eine wichtige Eisenbahnstation werden. Der kleine Ort besitzt den größten und schönsten Han im Osmanischen Reich mit Bad und Moschee, angeblich aus der Zeit Sultan Selims II. (1566 bis 1574) herrührend und von Ibrahim Pascha restauriert. Er zeugt von der einstigen Bedeutung dieser Pilger-, Heeres- und Handelsstraße, und könnte bequem ein Kavallerieregiment in sich aufnehmen, wie v. Moltke richtig bemerkt. Bei seiner Größe scheint er überhaupt für militärische Zwecke bestimmt gewesen zu sein. Die Hausindustrie des Ortes beschäftigt sich mit Teppichfabrikation. Die Höhenlage bringt strenge Winter mit sich; so hat ein solcher 1873/74 geherrscht, worauf eine große Hungersnot eintrat.

Die Gegend ist aus der Fischerschen Karte vom Taurus, welche er 1837/38 aufgenommen hat, und aus v. Moltkes Briefen bekannt. Der Weg folgt nunmehr der Felsschlucht, in welcher der Tarbaz Tschaï, der Hauptarm des Tschakyt, nach Südosten fließt, bis Tschifte Han (Doppelhan, 1030 m), mit den Ruinen eines alten, einem neuen Han und einer Saptiehstation. Es ist die Gegend, welche Major Fischer 1837/38 gegen die Ägypter zu befestigen hatte und wo ihn, der am Fieber krank lag, v. Moltke besuchte. Man sieht noch heute Spuren der alten Befestigungen.

Von hier aus führt in westlicher Richtung ein schlechter Bergpfad am Dorfe Alyhodjakoï vorbei in vier Stunden längs eines Gewässers nach den unmittelbar am Hange des Bulghar Dagh gelegenen Silber- und Bleiminen von Bulghar Maden (1745 m, 350 Häuser). Es sind die bedeutendsten Kleinasiens, und es ist zu hoffen, daß ihre Bearbeitung, welche zurzeit ganz daniederliegt, nach Vollendung der Eisenbahn in lohnender Weise wieder aufgenommen werden wird.

Etwa 10 Minuten östlich auf dem linken Ufer liegen die schon im Altertum bekannten aquae calidae von Ilija, welche auch v. Moltke erwähnt. Ihre noch heute gebrauchten Qullen haben eine Temperatur von 40,5° C. und sollen denjenigen von Aachen gleichen.

Eine Meile südöstlich von Tschifte Han kommt Tachta Köprü (Bohlenbrücke, 1003 m). Sie ruht auf Steinpfeilern neben den Ruinen von vier Pfeilern der alten Brücke. Bei ihr mündet der Kirktsche Tschaï, welcher von Norden aus der Gegend von Pasmaktschi kommt, wo sich Reste von Faustinopolis finden, und von Bor, in dessen Nähe die Ruinen von Tyana, Kilisse Hissar genannt, liegen. Von dort kam die Straße, auf welcher Cyrus von Konia bis

Eregli und Alexander der Große von Angora zum Gülek Boghas marschierten.

Allmählich wird die Felsklamm immer enger; schon die jetzige Straße ist häufig in den Sandstein gehauen, und große Felssprengungen werden auch für die Eisenbahn notwendig sein. Die Felsklamm wird um so malerischer, je mehr wir uns Akköprü, der stattlichen weißen Brücke nähern, welche aus dem Mittelalter stammt und von Ibrahim Pascha restauriert worden ist. An ihr standen im Oktober 1838 die ägyptischen Grenzposten, so daß v. Moltke nur bis auf eine Stunde an sie heranreiten konnte. Auch heute bildet sie die Grenze zwischen den Vilajets Adana und Konia und ist daher Zollstätte für Karamanien. Die Felsen des Westufers erheben sich fast senkrecht bis zu 300 m, diejenigen des Ostufers zeigen etwas Böschung. Oben stehen schöne Wälder von Tannen und Eichen; unten ist alles kahl abgehauen.

Die Klamm von Akköprü bildet eine großartige Felspartie und wird künftig eine interessante Station der Bagdadbahn bilden, denn von ihr geht südwestlich die Fahrstraße durch den Gülek Boghas (Hals, Schlucht) nach Tarsus. Die alten Karawanenstraßen pflegen im Orient auch neben der Eisenbahn ihre Bedeutung als Handelswege beizubehalten. Binnen kurzem wird es dort heißen: „Akköprü (Weißbrücken) 15 Minuten Aufenthalt. Wagen stehen bereit nach dem Gülek Boghas.“ Hoffentlich ist alsdann die Straße besser als jetzt. Obwohl sie als eine der besten Straßen im Orient gilt, war sie 1902 in jämmerlicher Verfassung, denn sie war bis auf die Hälfte durch Wasserrisse zerstört und ihre Brücken zeigten bedeutende Löcher, welche nur durch Steine lose bedeckt waren. Die sechsstündige Fahrt dorthin in federlosen Marterkästen (tatararaba), welche wir wegen Ermüdung unserer Reitpferde mieten mußten, war eine Tortur. Sie ließ uns den Rücken unserer kleinen Pferde, die jede schlechte Wegestelle zu umgehen verstehen, schmerzlich vermissen. Die für die Straßen alljährlich aufgewendeten Summen verschwinden in der Türkei bei dem System von Unternehmern, welche wieder die Arbeiten an kleine Spekulanten vergeben, nur zu leicht, bevor sie zur Verbesserung der Straßen wirklich verwandt werden.

Die Cilicischen Tore bilden jedenfalls einen der interessantesten Pässe, die es gibt, denn abgesehen von der sagenhaften Zeit der Semiramis, in welche die Erbauung dieser wichtigen Handels- und Heeresstraße verlegt wird, sind die Heere des Cyrus, Alexander, Antigonus, Cicero, Marcus Antonius, Julianus Apostata, der Kreuzfahrer, Harun er-Raschids bis zu Ibrahim Pascha durch diese enge Pforte gezogen, ohne daß sich diese selbst im Laufe der Jahrtausende wesentlich verändert hat. Insofern ist es als günstig zu bezeichnen, daß die Bagdadbahn diesen Weg nicht nehmen wird, denn es wären bei der Enge der Straße und des Flusses große Arbeiten erforderlich geworden, welche das Bild sehr verändert haben würden.

Die alte Straße führt nämlich im Tale des Tschakyt (Talsohle 778 m) nach Bozanti Han, wo man das „Lager des Cyrus“ und das alte Podandus vermutet. Die Kreuzfahrer zogen im ersten Kreuzzuge unter Balduin und Tankred mit einigen hundert Rittern und entsprechendem Fußvolk durch den Paß von Podandus, wie die cilicischen Pylen auch genannt wurden, während das Hauptheer damals nordwärts über Kaisarije auf Marasch zog. In den Fels gehauene Kreuze an der Schloßruine von Anascha zwischen Tschakyt und seinem rechten Nebenfluß Haiwadedsche sollen von ihnen herrühren. Letzterem folgt die Straße nach Tarsus bis zur kleinen Hochfläche von Tekir (ca. 1400 m), der Wasserscheide zwischen dem Tschakyt und dem nach Tarsus fließenden Gülek Boghas Su, der nachher zum Tarsus Tschaï anwächst. Bereits im Gebiet dieses Gewässers liegen die Reste der von Ibrahim Pascha 1837/38 errichteten Schanzen (tabiat).

Bald nach Einmündung des Gösgutabachs erreicht man nach $5^1/_2$stündiger Fahrt das Zollhaus mit Saptiehposten am Gülek Han und erblickt bereits den Paß mit dem mittelalterlichen Schloß im Hintergrunde. Immer enger rücken an beiden Seiten die Felswände bis auf 6—7 m zusammen, immer mehr nehmen Fluß und Straße die ganze Sohle des Tales ein. Noch 200 m senkt sich die Straße, bis man plötzlich an einer scharfen Biegung derselben vor dem Eingange der eigentlichen Cilicischen Pforte steht, und in der Tat, ein Tor ist es, das leicht geschlossen werden kann. Ein arabisches Sprichwort sagt: „Wer nicht den Boghas fürchtet, fürchtet nicht Gott.“ Gewaltig ragen zu beiden Seiten die Pfeiler wohl gegen 200 m ansteigend empor. An der engsten Stelle erhebt sich links oder östlich vom Bach auf isoliertem Fels ca. 150 m hoch über einem Wasserfall eine senkrechte Wand, an welcher auf schön behauener Tafel eine antike Inschrift eingemeißelt sich findet, die leider unleserlich ist. Wahrscheinlich bezieht sie sich auf einen römischen Kaiser, der die Straße hat ausbauen lassen. Der Bach, dessen dumpf brausende Wasser über Felsen zu Tale gleiten, ist 2 bis 3 m breit, während die 2 m breite Fahrstraße links auf einem Damm ruht und westlich in die Felswand gehauen ist. Wir wissen aus Xenophon, daß schon zu Cyrus' Zeit mit diesen Arbeiten begonnen worden ist, denn die Straße war vermutlich zur Erleichterung des Handels bereits fahrbar gemacht, während vorher an dieser Stelle nur eine Bewegung im Flußbett selbst möglich war. Die ganze Breite des Passes an dieser engsten Stelle nördlich beträgt jetzt 4—5 m.

Nach Süden erweitert sich der Bach auf 4—5 m, die Straße auf 3 m, so daß der Paß eine Gesamtbreite von 7—8 m gewinnt. Staunend ob der gewaltigen Natur schreitet man unter fast überhängenden Felsen weiter, um die andere Seite des Engpasses zu erreichen. Auch hier stößt man nach ca. 100 m an der westlichen Wand auf eine eingemeißelte Tafel mit Stufen, die zu ihr hinaufführen, und mit einem Pfeiler von roher Arbeit. Die Inschrift ist wiederum unleserlich. Einige halten die Tafel für einen Opferaltar, andere prosaischer für einen römischen Meilenstein. Am Südtor verengt sich der Paß wieder ähnlich wie am Nordtor.

Im Passe selbst erblickt man eins der herrlichst gelegenen und großartig gebauten Schlösser, welches wie ein Felsennest, wie ein Adlerhorst im wahrsten Sinne des Wortes scheinbar in die Wolken hineinragt. Gülek Kaleh oder Kaladagh wird es genannt. Der armenische Name ist Guglag; gewöhnlich bezeichnet man es als Genneserkastell. Man vermutet, daß es aus der Zeit der Grenzkriege der Byzantiner und Sarazenen (671—965) stammt. Es soll auch in der Zeit der Kreuzfahrer eine Rolle gespielt haben, als diese die armenischen Könige gegen die sarazenischen Eindringlinge schützten. Seine Türme, bastionierten Mauern und Kasematten liegen unter einer üppigen Vegetation in Ruinen. Ende des 18. Jahrhunderts diente es Räuberbanden als Zufluchtsort. In der Umfassung bemerkt man noch die Spuren eines jetzt verfallenen Dorfes.

Der den ganzen Paß beherrschende und fast uneinnehmbare Schloßberg, auf dem die Ruinen liegen, ist nur auf der Westseite durch einen über den Gülek Depe und einen Sattel führenden Weg zugänglich. Auf der Nord- und Ostseite fällt der Kalksteinfelsen 600 m fast senkrecht zum Passe ab. Der oben erwähnte Weg führt südlich nach dem zwischen Platanen und Obstbäumen versteckt liegenden Dorf Gülek Bazar oder Galaköi, kann also zur Umgehung der Paßstraße benutzt werden, um nach Tarsus zu gelangen. Während die Felsen am Passe selbst ziemlich kahl sind, da der Baumwuchs nur an einzelnen Lücken und Spalten herauskommt, zeigt sich über ihnen bis 1600 m eine schöne Gebirgsvegetation von dunkelgrünen Föhren, Kiefern, Zypressen und Zedern, welche an Größe und Schönheit selbst diejenigen vom Libanon übertreffen, Platanen-, Eichen- und Lebensbäumen. Maulbeerbäume und Wein gedeihen bis 1350 m. Über 2400 m folgt die Schneeregion des Bulghar Dagh, als dessen höchste Gipfel der Metdesis mit 3500 m und der Aidost mit 3560 m gelten. Der Hadschin Dagh im Osten des Passes ist 2167, der Kara Kutur Dagh nur 1600 m hoch. Gletscher sind nicht vorhanden. An den Gebirgshängen hausen Leoparden, Wölfe, Bären, Rehe, Hirsche, Wildkatzen, Steinböcke.

Südlich vom Passe setzt sich die gute Fahrstraße nach Tarsus fort. An ihr liegen auf halbem Wege die Ruinen von Mopsucrene, wo Kaiser Constantius II. am 3. November 361 starb, als er gegen Julianus Apostata zog. Es war eine besonders wichtige Station für den Handel von Tarsus mit dem Inneren von Kleinasien. Tarsus selbst hat allerdings nicht mehr die Bedeutung, welche es früher hatte, als es durch den schiffbaren Cydnus mit dem Meere in Verbindung stand, und als Cleopatra mit ihren vergoldeten Galeeren und purpurnen Segeln bis zur Stadt hinauffuhr. Heute liegt die Stadt ca. 17 km vom Meere entfernt; der frühere Hafen von Kasanli ist ganz versandet. Während der Tarsus Tschaï 1,6 km oberhalb von Tarsus den 6 m hohen Wasserfall bildet, in dessen Nähe Alexander der Große gebadet haben soll, schleicht er östlich der Stadt durch sumpfiges Schlammland zum Meere, in welches er in Verbindung mit dem nicht weit davon mündenden Seihun oder Sarus 5—6 km weit sein Deltaland vorgeschoben hat. Neuerdings sollen sich beide Flüsse in einem Strandsee vereinigt haben. Teiche und Sümpfe sind Reste einer alten Meeresbucht und liegen mit ihrem Wasserspiegel 2 m unter demjenigen des Meeres. Sie machen die weitere Umgegend von Tarsus sehr ungesund. Die Stadt selbst (ca. 20000 E.) ist von prachtvollen Gärten umgeben, in denen Orangen und Zitronen gedeihen. Außerdem wird Getreide, Sesam und Baumwolle ausgeführt.

Südlich der Eisenbahn von Tarsus nach Adana breitet sich die gut angebaute und stark bevölkerte Ebene Tschukur Ova (Campus Aleïus) aus. Sie wird vom Seihun durchflossen; in ihrer südlichen Hälfte nach dem Meere geht sie in Sumpfland über, während die nördliche fruchtbaren Ackerboden enthält.

Die Endstation der bisherigen Eisenbahn Adana (45000 E., 18—20 m üb. M.) wird einer der wichtigsten Orte an der Bagdadbahn sein, denn er treibt lebhaften Handel mit den Erzeugnissen des reichen Cilicien. Die Stadt, Sitz des Wali des gleichnamigen Vilajets, liegt mitten in Gärten, welche durch Wasserräder reichlich bewässert werden und Orangen, Wein, Zuckerrohr und Datteln gedeihen lassen. Auch der Handel mit Baumwolle ist bedeutend und wird noch mehr gewinnen, wenn es gelingt, die Bauern aus den Händen der griechischen und armenischen Wucherer zu befreien. Das Klima ist heiß, aber trocken und gesund.

Die demnächst zu erbauende Strecke der Bagdadbahn wird von Akköprü aus dem Tale des Tschakyt folgen, welcher anfangs in einer Niederung, dann aber in sehr engem Felstal zwischen Ak- und Kyzyl Dagh fließt, wo er plötzlich im Kalkgebirge verschwindet, um in der Entfernung von ein paar hundert Metern wieder zum Vorschein zu kommen. Die Stelle heißt Jer Köprü (Erd- oder Felsbrücke) und wird die schwierigste Stelle für den Eisenbahnbau bilden, da sie Kehrtunnel oder schraubenförmige Tunnelbauten erforderlich macht. Bald darauf tritt der Tschakyt in das Berg- und Hügelland und mündet, nachdem er links den Korkun Su aufgenommen hat, zirka 10 km oberhalb von Adana in den Seihun, an dessen linkem Ufer (ca. 20 m üb. M.) der neue Bahnhof projektiert ist.

Von Adana wird die Bahn durch ebenes Gelände über Missis, Jersowat (Hamidije), im Tale des Kara Tschaï, einem linken Nebenfluß des Djihan, aufsteigend, nach Osmanije und dem Arslan Boghas oder Löwenpaß geführt werden, in welchem sie den nördlichen Teil des Amanusgebirges, den Gjaur Dagh, überschreiten wird.

Gegen die Anlage einer Küstenbahn, welche über Erzin, Odschakly (Schlachtfeld von Issus), Pajas nach Alexandrette geführt haben würde, hat sich die türkische Regierung wegen der Möglichkeit einer Beschießung durch fremde Kriegsschiffe ausgesprochen, so daß der sonst wichtige Hafenort Alexandrette vorläufig ohne Bahnverbindung bleiben wird. Auch würde die Überschreitung des Beilanpasses der Bahn größere Schwierigkeit bereiten als der nördlicher gelegene Arslan Boghas. Alexandrette, türkisch Iskenderun, ist als Hafenort für Aleppo von Bedeutung. Es hat sich aus einem ärmlichen Fischerdorf zu Anfang des vorigen Jahrhunderts zu einer lebhaften Handelsstadt mit 12000 Einwohnern entwickelt. Die Bevölkerung nimmt mit jedem Jahre zu, ist aber schwankend, weil ein Teil acht Monate sich dort aufhält, während des Sommers aber die Stadt verläßt. Seit mehreren Jahren arbeitet man durch Kanalisierung und Anschüttung an der Beseitigung der Sümpfe, welche Alexandrette zu einer der ungesundesten Städte gemacht hatten. Diese Sümpfe waren durch Stagnierung zahlreicher Torrenten und Quellen, deren Mündungen durch das kieselige Ufer und den mitgeführten Schutt verstopft waren, entstanden. Mit großem Kostenaufwande hat man sie jetzt so eingedämmt, daß nur noch ein schmaler Streifen am Meere, durch niedrige Dünen von ihm getrennt, davon bedeckt ist. Der Handel ist im Aufschwung begriffen; der Wert der Einfuhr wird für 1901 auf 49,5, derjenige der Ausfuhr auf 24,8 Millionen Fr. angegeben. Die Dampfer verschiedener Linien legen regelmäßig auf der Reede an. Im Jahre 1900 sind 349 Dampfer dort eingelaufen. Für ihre Sicherung in der Bucht, die guten Ankergrund, aber flaches Wasser in der Nähe des Landes hat, so daß große Schiffe 1 km entfernt bleiben müssen, muß noch viel geschehen, wenn Alexandrette der Bedeutung als Ein- und Ausfuhrhafen von Aleppo und Nordsyrien entsprechen soll. Mit einem Hafendamm im Westen ist bereits begonnen worden. Auch die Bagdadbahnkommission hat die Reede behufs Ausbau des Hafens untersucht; da jedoch die nördliche Linie für die Eisenbahn gewählt worden ist, bleibt vorläufig für die Verbindung von

Alexandrette mit Antiochia und Aleppo nur die Fahrstraße über den Beilanpaß (670 m) bestehen. Auf ihr herrscht ein außerordentlich großer Verkehr; die Kamelkarawanen verkehren dort in einer Zahl wie wohl auf keiner anderen Straße des Orients.

Nachdem die Hauptlinie den Arslan Boghas oder Bagtschepaß durchschritten hat, ist eine ca. 40 km lange Abzweigung nördlich nach Marasch in Aussicht genommen, welche die von den Gewässern des Gjaur Göl erfüllte Senke zwischen den Gebirgen ausfüllt. Marasch mit 50 000 Einwohnern ist ein wichtiger Handelsplatz für Baumwolle, Wolle und Lederindustrie. Die Hauptlinie wird scharf nach Süden zum Tale des Kara Su (Dumdum Owa) umbiegen und das durch die Ausgrabungen des Deutschen Orientkomitees bekannt gewordene Sendschirly sowie Islahije berühren. Von Ragun aus beginnt dann die Richtung nach Osten zum Euphrat und Tigris.

Von Killis (20 000 E.) ist eine Zweiglinie südwärts nach Haleb oder Aleppo (120 000 E.) projektiert, so daß alsdann nach Vollendung der bereits gesicherten Linie Aleppo—Hama (Epiphania, 45 000 E.) eine Verbindung der Bagdadbahn mit der französischen Linie Hama, Homs (Emesa, 60 000 E.), Rayak, Damaskus und mit Beirut und dem Meere hergestellt sein würde. Wünschenswert bleibt daneben eine direktere Verbindung von Aleppo mit dem Meere. Da die Linie durch den Beilanpaß nach Alexandrette vorläufig keine Aussicht hat, so wäre eine Linie über Antakieh (Antiochia, 25 000 E.) im unteren Orontestal, in dem das schon von den Seleukiden begünstigte Seleucia Pieria lag, in Erwägung zu ziehen. Heute liegt das Fischerdorf Suedieh unweit der Ruinen des ehemals stark befestigten guten Hafens von Antiochia. Nach v. Pressel ist es durch seine Lage und durch die Naturverhältnisse berufen, ein großer Hafen- und Handelsplatz zu werden, wenn es mit dem Hinterlande in Verbindung gebracht würde. Auch Ladikije (Laodicaea, 20 000 E.) ist ein Punkt, an welchem im Interesse des Handels der Anschluß einer Eisenbahn an das Mittelmeer anzustreben wäre.

Eine weitere Seitenlinie wird östlich von Killis nordwärts nach Aïntab (45 000 E.), dem wichtigen Handelsplatz im syrischen Binnenlande, führen. Die Hauptlinie wird den Euphrat bei Djerabulus (Europus), in dessen Nähe 605 v. Chr. die Schlacht von Karchemisch zwischen Necho und Nebukadnezar stattfand, auf zwei Brücken, die durch eine Insel in der Mitte eine Stütze erhalten, überschreiten, während nach der bisherigen Fährstelle bei Biredjik (10 000 E.), von Harrân nach Urfa (Edessa, 55 000 E.), und nach Mardin (25 000 E.), Diarbekir (34 000 E.), Charput-Mesere (18 000 E.), dessen Handelsverkehr schon nach dem Schwarzen Meere gerichtet ist, Zweigbahnen in Aussicht genommen sind. Bei Nisibin (1000 E.), wo Belisar 541, Marcian 573 die Perser schlug, nimmt die Hauptlinie die Richtung nach OSO. und erreicht bei Mosul (40 000 E.), gegenüber den Ruinen von Ninive den Tigris. Sie verbleibt dann bis Bagdad (80 000 E.), dem Zentralpunkt der wichtigsten Karawanenstraßen, auf dem rechten Tigrisufer, während auf dem linken Zweigbahnen, die Gegend des Schlachtfeldes von Gaugamela berührend, nach Erbil (25 000 E.), Chanikin nahe der persischen Grenze und nach Tuz-Charmanti gehen sollen.

Von Bagdad wird die Hauptlinie in südlicher Richtung zum Euphrat gehen und diesen bei Musseji, wo eine Zweigbahn nach Hit abgehen soll, überschreiten. Alsdann wird sie in südöstlicher Richtung auf dem rechten Euphratufer verbleiben und, die Ruinen des alten Babylon östlich liegen lassend, über die berühmten Wallfahrtsorte Kerbela (65 000 E.) und Mesched Ali (12 000 E.) Basra (40 000 E.) am Schatt el Arab erreichen, auf dem englische Gesellschaften einen regelmäßigen Dampfschiffsdienst eingerichtet haben. Ob sie von dort nach Khadima am Meerbusen von Kuweit (20 000 E.) weitergeführt werden wird, ist noch nicht bestimmt.

Hier werden voraussichtlich die politischen Verhältnisse mitsprechen. Denn bisher betrachtet England den Persischen Golf und das benachbarte Inland als zu seiner Interessensphäre gehörig und ist bestrebt, das Protektorat, welches es jetzt bereits über die Bahreïn-Inseln besitzt, auch auf andere Küstenpunkte, wie z. B. Kuweit, Maskat, auszudehnen. Auch Rußland hat dem persischen Hafen Buscheir (1500 E.), welchen England mit der Insel Kerak bis zum Pariser Frieden (1857) besetzt hielt, sein Interesse zugewandt. Es ist zu hoffen, daß Deutschlands Einfluß nach Vollendung der Bagdadbahn nicht zu kurz kommt und daß seine Regierung ähnlich wie in Marokko denselben energisch behaupten wird. Dabei ist von territorialen Erwerbungen oder von einer Kolonisation durch deutsche Ackerbauer aus verschiedenen Gründen abzusehen. Daß der Persische Meerbusen als nächster Wasserweg nach Indien erhöhte Bedeutung erhalten wird, liegt klar auf der Hand.

Die Türkei selbst hat zunächst den größten Vorteil von der Bahn, denn sie erhält in politischer und strategischer Beziehung eine Linie ersten Ranges, welche es ihr ermöglicht, Truppen sowohl auf einen europäischen Kriegsschauplatz als auch umgekehrt europäische Truppen an die russisch-persische Grenze in kürzester Zeit zu senden. Auch wird sie mehr Herr in ihrem eigenen Lande sein, um Unruhen unter der nicht ganz botmäßigen Bevölkerung von Süd-Mesopotamien schneller als bisher zu unterdrücken. In kommerzieller Beziehung werden Länder, die sich im Altertum einer großen Blüte erfreuten, wie Cilicien, Mesopotamien, Babylonien, der Kultur und dem Handel erschlossen werden. Man braucht nur zu dem Bewässerungssystem, welches dort im Altertum eingeführt war, zurückzukehren, um sie wiederum fruchtbar und zu Kornkammern zu machen. Ob der finanzielle Ertrag der Bagdadbahn ein befriedigender sein wird, läßt sich vorläufig nicht bestimmt voraussagen, aber es ist wohl anzunehmen, daß durch den Transitverkehr und durch Abwechseln von verkehrslosen und verkehrsreichen Strecken ein Ausgleich herbeigeführt werden wird. Jedenfalls ist die Vollendung der Bagdadbahn, welche vom Bosporus bis zum Persischen Golf eine Ausdehnung von fast 3000 km hat, als ein Kulturwerk ersten Ranges zu bezeichnen, welches deutscher Initiative und deutscher Mitarbeit besonders zu verdanken ist.

Der französisch-siamesische Vertrag vom 13. Februar 1904.

Von Oberstleutnant v. Kleist.

(Schluß.)

Wendet man sich nach dieser Einteilung des Vertrages den Prüfungen der einzelnen Gruppen zu, und zwar der ersten, der territorialen Abmachung, so muß man sich vorher die Abmachungen der französisch-englischen Konvention vom 15. Januar 1896 über ihre beiderseitigen Interessengebiete in diesem Teile Hinterindiens klar machen; Siam hat sie bisher nie anerkannt. Beide Staaten garantieren die Neutralität des Menambeckens; damit fielen die Gebiete des Königreiches, welche nicht nach dem Menam, sondern im Osten nach dem Mekong, im Westen nach dem Salven entwässern, in die Interessensphären der beiden Mächte. Der Gestaltung des Landes nach fiel daher der Löwenanteil, fast die Hälfte des ganzen Flächeninhaltes des Königreiches, an Frankreich, ein verhältnismäßig kleiner westlicher Teil an England. Dieses willkürliche und, um es noch einmal zu sagen, von Siam nicht anerkannte Übereinkommen beraubt den König von Siam seiner Rechte als Souverän in wirtschaftlicher und rechtlicher Beziehung. König Chulalongkorn ist danach nur Herr des Menambeckens und muß sich bei der Verwaltung der nur noch dem Namen nach seiner Herrschaft unterstehenden Gebiete, dem Einspruche oder den Forderungen seiner mächtigen Nachbarn fügen. Von diesem angemaßten Rechte macht Frankreich steten, weitgehenden Gebrauch, während sich England maßvoller zeigt. Die Westgrenze des französischen Interessengebietes läuft in in annähernd meridionaler Richtung von der Nordgrenze Siams gegen die britischen oder französischen Schanstaaten auf der Wasserscheide zwischen Menam und Mekong nach Süden und endigt westlich von Chantaboon an dem Nordgestade des Golfes von Siam. Bisher bildete der Mekong die politische Grenze zwischen Französisch Indochina und Siam bis annähernd in der Höhe der am linken Mekongufer gelegenen Ortschaft Stung Treng. Artikel 1 behandelt die siamesische Gebietsabtretung an das französische Kambodcha. Sie betrifft die beiden Provinzen Meloupreу und nördlich Bassac und eine westliche Verschiebung der Grenze am Gd. Lac, wodurch der ergiebigste Teil der reichen Fischerei des Sees Frankreich zufällt. Artikel 2 setzt die Gebietsabtretung im Norden auf dem mittleren rechten Mekongufer an den sogenannten König von Luang Prabang so fest, daß die bisherige Grenze des bisherigen Interessengebietes mit der nunmehrigen politischen zusammenfällt.

Da wir bei den Gebietsabtretungen sind, so müssen auch die Zugeständnisse besprochen werden, die Siam für den Fortfall der im Vertrage von 3. Oktober 1893 stipulierten neutralen 25 km-Zone auf dem rechten Ufer machen mußte. Angeblich zu wirtschaftlichen Zwecken hat Siam abzutreten die Örtlichkeiten Xieng-Khan, Nong-Khat, Saniaburi, Bank, Mouk-Dahan, Kam, die Mündung des Nam-mun mit noch zu bestimmendem Flächeninhalte. Verfolgt man die Lage dieser Punkte auf der Karte, so gewinnt man den zutreffenden Eindruck, daß der gesamte Mekonglauf für Siam verloren ist, das Zugeständnis Frankreichs einer freien ungehinderten Schiffahrt auf dem Strome erscheint als eine leere façon de parler, weil Siam jeden Zugang zum Strome verliert.

Ist so der Mekong für Siam verloren, so wird es doch von Frankreich finanziell zu den Kosten der Stromregulierung oder Herstellung von Straßen herangezogen an den Stellen, wo Stromhindernisse auf den Ufern umgangen werden müssen. Dies sind die von Frankreich in dem neuen Vertrage erreichten territorialen Vorteile. Sie lassen sich in dem einen Worte zusammenfassen: Frankreich, Herr des Mekong.

Die zweite Gruppe der Artikel 7 bis 9 des neuen Vertrages beschäftigt sich mit wirtschaftlichen Abmachungen in dem französischen Interessengebiet. Hierbei aber erstrecken sich die französischen Forderungen schon bis zur Landeshauptstadt Bangkok. Denn Artikel 8 bestimmt: Wenn in Zukunft die königliche Regierung in dem siamesischen Teile des Mekongbeckens Häfen, Kanäle, Eisenbahnen (namentlich solche, welche die Hauptstadt mit irgend einem Punkte des Landes verbinden sollen) anlegen will, so wird sie sich mit dem französischen Gouvernement in Übereinstimmung setzen, für den Fall, daß diese Arbeiten nicht ausschließlich mit siamesischen Mitteln und Arbeitern hergestellt werden. Gleiches gilt für den Betrieb der Unternehmungen. Hierdurch wahrt sich Frankreich allein das Recht unter Ausschluß jeder Konkurrenz anderer Nationen zur Ausführung aller der öffentlichen Arbeiten bis nach der Hauptstadt hin, welche dem Verkehre dienen sollen. Denn das ist wohl jedem klar, daß die finanziellen und technischen Kräfte Siams nicht ausreichen, um so kostspielige und technisch schwierige Arbeiten zu unternehmen und auszuführen.

Die letzte Gruppe der Artikel (10—13) ordnet das Standesregister und die Rechtsprechung über alle Franzosen und französischen Schutzbefohlenen in dem Interessengebiete und in Siam. Die bis dahin ungeklärten Rechtsverhältnisse der französischen Schutzbefohlenen sowie der Mangel eines Verzeichnisses über die Personen, welche unter französischem Schutze stehen, gaben Veranlassung zu steten Streitigkeiten beider Regierungen und versetzten Siam in die Unmöglichkeit, seine Gesetze und Reformen bei den eigenen Untertanen zur Geltung zu bringen. Denn sobald ein siamesischer Untertan sich nach siamesischem Gesetze straffällig gemacht, sich der drohenden Strafe entziehen wollte, meldete er sich einfach bei dem französischen Konsul mit der Bitte um Aufnahme in den französischen Untertanenverband. Die Bitte wurde bereitwilligst gewährt, und der Übeltäter entging der wohlverdienten Strafe.

Um diesen unerträglichen Übelständen ein Ende zu machen, hatte König Chulalongkorn, wie oben angeführt, den früheren belgischen Minister des Innern Rolin Jacquemyne gewonnen, um seine bedrohte Regierung und seine Untertanen mit einem Verwaltungsgesetzbuche zu versehen, welches die für Siam gültigen Gesetze, Gebräuche, Rechtsansprüche juristisch aufstellte, sie mit dem internationalen Rechte, mit dem Côde Napoléon, dem italienischen, japanischen, anglo-indischen Gesetzbuche in Übereinstimmung brachte, und dann formulierte. Rolin Jacquemyne, seine belgischen und siamesischen Mitarbeiter haben dieses Werk beendet, welches ein Schutz und Schirm Siams gegen widerrechtliche Ansprüche fremder Mächte sein soll. Wenn sich an dieses Werk die Erwartung knüpft, die siamesische Rechtspflege mit solchen Garantien auszustatten, welche die Unparteilichkeit Europas sichern, daß Siam wie Japan die Aufhebung der fremden Konsulargerichtsbarkeit fordern kann, so wird sich diese Hoffnung nicht erfüllen, denn Siams In-

tegrität ist durch das Bestehen der Interessensphären Frankreichs und Englands ein leeres Wort. Siam fehlt die materielle Macht, Siam fehlt auch noch der für diesen Zweck unterrichtete und geeignete Beamtenstand, der sich erst in den ersten Entwicklungsstadien befindet. Trotzdem ist das Werk des belgischen Juristen die Grundlage für geordnete Rechtsverhältnisse im eigenen Lande und ein Schutz gegen unberechtigte Ansprüche des Auslandes. Der Vertrag mit Frankreich beweist allerdings, daß es verstand, die bisher willkürlichen Rechtshandlungen sich als gesetzliche bestätigen zu lassen, aber die Artikel des Vertrages über Rechtspflege regeln wenigstens, wenn auch zum Vorteile Frankreichs, die bisher ungelösten Fragen.

Nach Artikel 10 erkennen beide Staaten das Verzeichnis der französischen Schutzbefohlenen an. Er bringt also Klarheit in das bisherige Dunkel der Nationalität. Die Liste bildet die Grundlage für die Ausübung der Rechtspflege für die Gerichtshöfe beider Staaten. Nach Artikel 11 stehen die Personen asiatischen Ursprunges, welche in einem Gebiete geboren sind, das der französischen Herrschaft untersteht, unter französischem Schutze, mit Ausnahme derer, die vor der Zeit der französischen Besitznahme schon ihren festen Wohnsitz in Siam nahmen. Die Kinder der ersteren genießen auch französischen Schutz, nicht aber ihre Enkel. Ist also z. B. ein Annamite, also ein französischer Schützling, schon seit Jahren in Siam ansässig, so genießen wohl seine Kinder, aber nicht seine Enkel französischen Schutz.

Artikel 12 regelt die Rechtsprechung. In Strafsachen stehen alle französischen Untertanen unter französischen Gerichten, jede Zivilklage eines Siamesen gegen einen französischen Untertanen wird dem französischen Konsulargerichtshof eingereicht. Jede gegen einen Siamesen gerichtete Zivilklage wird dem siamesischen Gerichtshofe — für Fremde — in Bangkok überwiesen. Mit Ausnahme der nördlichen Provinzen Xing Mai, Lakhon, Lampsoon und Nam gehören alle Zivil- und Strafprozesse, die von französischer Seite ausgehen, vor den siamesischen internationalen Gerichtshof. Bei Verhandlung dieser Prozesse hat der französische Konsul oder sein Vertreter das Recht, ihr beizuwohnen und Einwendungen zu machen. Richtet sich die Klage gegen einen französischen Untertan, so darf der französische Konsul jederzeit die Sache vor das französische Konsulargericht ziehen. Nach Artikel 13 soll Frankreich dasselbe Recht wie irgend eine andere Macht besitzen, Asiaten, welche nicht aus einem Schutzgebiete gebürtig und gesetzlich nicht naturalisiert sind, in die Liste der Schutzbefohlenen aufzunehmen.

Die Artikel 14, 15 und 16 bilden den Schluß des Vertrages, nach ihnen bleiben alle bisherigen Abmachungen beider Staaten in Kraft, wenn sie durch den vorliegenden nicht abgeändert wurden. Bei verschiedener Auslegung des Textes ist der französische Wortlaut maßgebend. Der Vertrag soll binnen vier Monaten ratifiziert sein. Nach französischer und wohl allgemeiner Ansicht ist die Lösung der Rechtsfrage für die französischen Untertanen günstiger als die früheren Bestimmungen. Siam ist daher benachteiligt. Doch wurde eine Rechtsnorm geschaffen, an welche sich Siam halten kann und welche vorteilhafter für seine Rechtspflege sein wird, als die Unklarheit und Unsicherheit der bisherigen Verhältnisse.

Schon oben führte ich das Urteil der französischen Kritik an dem franko-siamesischen Vertrage vom 13. Februar 1904 an, er sei zufriedenstellender als der von 1902, und wenn er auch noch die Kritik (d. h. eine abfällige d. V.) herausfordere, so dürfe man doch sagen, daß er reale Vorteile biete, daß er ein ehrenvolles Übereinkommen ist.

Diese Abhandlung schließt am geeignetsten mit dem Hinweis auf die Erwartung der kolonialen Kreise in bezug auf die Wirkung des Vertrages für die Zukunft: La valeur du nouveau traité dépendra en somme de la façon dont nous l'appliquerons, et si nous en savons tirer parti, il peut être entre nos mains un excellent instrument politique et économique.

Die Fortschritte der Peking-Hankau-Eisenbahn.

Von Oberstleutnant v. Mülmann.

Wir entnehmen einer von Herrn Maximilian Foy in der Pariser Gesellschaft für Handelsgeographie gehaltenen conférence vom 21. März d. J., veröffentlicht im Bulletin der Gesellschaft, folgende, gewiß auch unsere Leser interessierende Details:

Herr Foy ist am 6. November 1904 mit dieser Bahn von Peking abgereist und verließ den Personenzug erst 390 km südlich Peking bei Schun-te-fu, um dann aber noch weitere 35 km mit einem Arbeitszuge vorzudringen; es war der Anfang einer Reise „A Travers La Chine“, wie der Berichterstatter sie auch benannt hat, und die ihn über Hankau weit hinaus ins Innere geführt hat.

Solche Reisen werden bei der zunehmenden Sicherheit im Lande jetzt häufiger gemacht; wir werden das Vergnügen haben, über eine ähnliche Reise eines jungen deutschen Offiziers demnächst berichten zu können.

Heute interessiert uns nur die Nord-Süd-Bahn der französisch-belgischen Gesellschaft. Wir fanden sie zur Zeit der Chinaexpedition zerstört vor, doch hatten die Franzosen mit anerkennenswerter Energie ihre Wiederherstellung bis Ting, halbwegs zur Missionsstation Shenting-fu, südlich Paoting-fu, zu Ende 1900 ins Werk gesetzt. Das waren damals 200 km; mit Genugtuung stellen wir die weitere Förderung bis November 1904 um 200 km fest, denn diese Arbeit läßt auf eine friedliche Gestaltung der Verhältnisse nach der Chinaexpedition schließen.

Von Schun-te-fu ab mußte Herr Foy seine Reise auf der Kaiserstraße fortsetzen. Doch da die Eisenbahntrace parallel dieser läuft, fand er von Etappe zu Etappe Aufnahme bei den Eisenbahningenieuren, die mit den Vorarbeiten beschäftigt waren. Bis zum Gelben Fluß verfolgte er so 12 Tage lang die Trace durch eine reich angebaute Gegend und an blühenden Städten vorbei, überall zuvorkommend aufgenommen.

Etwa 10 km vom Gelben Fluß entfernt überschreitet die Kaiserstraße einen breiten Damm, der aber den Launen des Stromes nur selten Widerstand geleistet hat; den Fluß selbst übersetzte Herr Foy in $^3/_4$ Stunden mittels Dschunke.

5 km aufwärts der Kaiserstraße baut man an der 4 km langen Eisenbahnbrücke.

Der Berichterstatter rechnet, daß in diesem Frühjahre schon der Schienenstrang von beiden Seiten bis zum Flusse

vorgedrungen sein wird, wodurch der Brückenbau selbst gefördert werden muß. Denn bisher mußte das Material durch die tief eingeschnittenen Wege in der Lößebene mittels Karren herangeschafft werden, was unbeschreiblich mühselig war.

Auch Herr Foy fand schon zwei Tagemärsche jenseits des Gelben Flusses den Bahnkörper wieder, am 18. November, und am 19. jenseits des Scha-ho, welcher Fluß die Arbeiten ein wenig verzögert hatte, auch schon wieder den Schienenstrang. Die Lücke betrug rund 425 km, die gleiche Zahl Kilometer waren von Peking und rund 400 von Hankau aus fertiggestellt, so daß der Schluß berechtigt ist, daß nunmehr nur noch das Brückenglied fehlt am Gelben Fluß, welches 1906 beendet werden soll.

Herr Foy weiß auch, wie wir in Schantung, von der zunehmenden Wertschätzung der Eisenbahn durch die Chinesen zu berichten; die fertiggestellten Strecken der Peking-Hankau-Eisenbahn decken heute schon in ihren Einnahmen die Baukosten durch den enormen Verkehr.

Der Hauptgrund dieses Erfolges liegt darin, daß die Linie nicht parallel den Flüssen, den gegebenen Verkehrswegen, läuft, sondern diese schneidet, und ferner darin, daß in den durchschnittenen Gegenden es bisher kein anderes Transportmittel gab als den Kuli.

Dem Endpunkte der Bahn, Hankau, das gleichzeitig mit Kanton und dem Süden mit einer Eisenbahn verbunden wird, prophezeit unser Reisender eine große Zukunft. Im Schnittpunkt der beiden großen Verkehrsadern, der Bahn und des Yang-tse, gelegen, im Zentrum eines von 400 Millionen bevölkerten Landes, mehr als 1000 km vom Meere entfernt, aber doch mit einem unvergleichlichen Hafen, einem zentralen Hafen, ausgestattet, hat Hankau alle Eigenschaften, um dereinst die Hauptstadt Chinas zu werden, oder zum wenigsten des Zentrums von China, wenn Peking die Hauptstadt des Nordens und Kanton die des Südens bleiben soll.

Der deutsche Kaufmann, der den Yang-tse aufwärts seine Waren bringt, wird solchen Berechnungen für die Zukunft sein Ohr nicht verschließen und um so mehr auf der offenen Tür am Yang-tse bestehen. Ob auch dem deutschen Michel ob solcher Perspektive wohl die Augen aufgehen und ob er's endlich einsehen lernt, daß auch die Chinaexpedition noch zu etwas anderem gut gewesen ist?! —

F. v. M.

Asien im Monat Juni.

Die letzten Tage des Monats Mai brachten den völligen Zusammenbruch der russischen Seemacht. Fast die gesamte russische Flotte ward vernichtet, Wladiwostok, der letzte beachtenswerte russische Stützpunkt an der Küste des Ozeans, dem Schicksale Port Arthurs geweiht, und während die gesamte gebildete Welt voll Staunen und Schrecken dem Zusammenbruch der russischen Vormacht zusah, machten sich unverantwortliche Leute daran, allerlei Geheimnisse der russischen Asienpolitik auszuplaudern. Während Neutrale, an ihrer Spitze der Präsident der Vereinigten Staaten, vergebliche Versuche machen, den Frieden zu vermitteln, erfährt man pikante Einzelheiten über die ersten Veranlassungen zum Kriege. Bekanntlich war im Jahre 1902 der russischen Firma Besobrasow & Co. eine Waldkonzession am Jalu überwiesen worden. Korea und China hatten dem zugestimmt. Das scheinbare Handelsunternehmen arbeitete aber bald nicht nur unter dem Schutze einer starken russischen Truppe, sondern auch überhaupt mit staatlichen und militärischen Kräften. Soldaten wurden zur Ausführung des Holzschlages herangezogen, und russische aktive Offiziere bekleideten verantwortliche Posten bei Abwicklung der Geschäfte. Japan erhob diplomatische Vorstellungen, weil es in dem Vorgehen der Russen am Jalu einen politischen Vorstoß erblickte. Zur Beruhigung der Japaner ward der damalige Kriegsminister Kuropatkin in besonderer Mission nach Tokio gesandt. Er kehrte mit der Überzeugung nach Port Arthur zurück, daß die Waldkonzession am Jalu unter allen Umständen beseitigt werden müsse. Da erschien in einem mit 200 000 Rubel Aufwand erbauten Extrazuge Herr Besobrasow selbst nebst Gefolge in Port Arthur. Er konferierte eifrig mit dem Vizekönig Alexejew und Kuropatkin; aber die Aussprache vermochte nicht, die beiden verantwortlichen russischen Würdenträger von ihrer Ansicht der Gefährlichkeit des ganzen Unternehmens zurückzubringen. Besobrasow reiste unverrichteter Sache wieder ab; der Vizekönig befahl alsbald, daß die aktiven Offiziere ihre Stellung in der Holzverarbeitungsgesellschaft aufgeben mußten und daß insbesondere Madritow auf seine Stellung als Bevollmächtigter der Waldgesellschaft Verzicht leiste. Allein an seine Stelle trat als neuer Bevollmächtigter Herr Balaschow, der trotz des Protestes der diplomatischen Vertreter Rußlands in Peking, Söul und Tokio eine geradezu provokatorische Haltung annahm. Er beklagte sich über das Verhalten des russischen Gesandten Lessar in Peking, sandte chiffrierte Denkschriften und Beschwerden nach Petersburg und machte den dort interessierten Kreisen klar, daß bei weiterem bedeutenden Geldeinschuß eine glänzende Entwicklung des Unternehmens bevorstehe. Er setzte durch, daß der Sitz der Gesellschaft nach Masampho in Korea verlegt wurde, und die Gesellschaft den ganzen Bezirk von Jouhanko in Pacht nahm; sie forderte und erhielt von Korea sogar den Anspruch auf die Konzession und den Bau einer Bahnlinie vom Jalu nach Söul. Es gelang weder Kuropatkin, noch dem Vizekönig des Ostens, die von St. Petersburg aus unterstützten Machenschaften der Waldgesellschaft des Herrn Besobrasow mattzusetzen: die Folge waren immer neue Reizungen der Japaner und schließlich der Krieg.

Es scheint nun, als ob Rußland sich bei den bisherigen Mißerfolgen nicht beruhigen wolle. Inwieweit es eventuell durch seine innerpolitische Lage zur Fortsetzung des Krieges gezwungen werden könnte, kann hier nicht untersucht werden. Tatsache ist, daß die russische Vormacht in Ostasien schon jetzt als zusammengebrochen und endgültig beseitigt betrachtet werden kann. Haben doch die Japaner soeben eine „wissenschaftliche Expedition" nach der chinesischen Mongolei abgeschickt, welche dieses Land studieren soll, weil man es als den künftigen Kriegsschauplatz, bezw. den Schauplatz eines künftigen Krieges betrachtet, welcher später einmal ausgekämpft werden soll: nachdem die Mandschurei als eine Art unabhängigen Pufferstaates zwischen Japan und Rußland eingeschaltet sein würde.

Dieser russische Zusammenbruch ist natürlich auch für Europa und seine asiatische Politik von den weitgehendsten Folgen. Wenn auch das Interesse der Mächte für den

Augenblick scheinbar durch die Marokkoaffäre abgelenkt worden ist, so wird es sich doch nach dieser voraussichtlich kurzen Diversion sehr bald wieder nach der alten Richtung wenden. Wir Deutschen können nicht annehmen, daß unsere Stellung in Ostasien durch die letzten Wendungen sich verschlechtert habe. Wenn wir gleich bisher einen nahen Anschluß an die russische Politik gesucht und gefunden hatten, so haben wir diesen Anschluß glücklicherweise doch nie so weit getrieben, daß wir die Pflichten der Neutralität Japan gegenüber verletzt hätten. Wir sehen erst jetzt, nachdem der russische Zusammenbruch zur Tatsache geworden ist, wie wenig uns und wieviel Rußland dieser Anschluß gebracht hat. Während Rußland vorläufig aus dem Konzert der Großmächte nahezu ausgeschaltet erscheint, sind wir ganz unerwarteterweise fast an die erste Stelle getreten. Unser Einfluß gilt. Die größten Kolonialmächte, wie Frankreich und England, haben erfahren müssen, daß man nicht ungestraft über deutsche Interessen hinweggehen kann: der aufmerksam beobachtende Sieger im fernen Osten wird das wohl ad notam nehmen. Die russische Kriegspartei will nicht einsehen, daß sie durch hartnäckige Fortsetzung einer Kette von Niederlagen nicht nur die eigene Position weiter und weiter ruiniert, sondern auch dem Prestige der Kultur des Westens Abbruch tut. Der Einwirkung der ostasiatischen Ereignisse aber ist es zu danken, daß Schweden und Norwegen geglaubt haben, im gegenwärtigen Zeitpunkte ihre Union zerstören zu können; ihr wird es auch zu danken sein, daß Ungarn, befreit von der Furcht einer russischen Intervention, wie sie vordem erfolgt ist, sich mehr und mehr vom österreichischen Kaiserstaate loslösen und eigene Wege gehen wird.

Unterdessen gehen die Dinge in der Mongolenwelt ihren Lauf, und die Entwicklung deutet von Tag zu Tag deutlicher darauf hin, daß nicht nur das Selbstbewußtsein der Asiaten im Wachsen begriffen ist, sondern auch ein gewisses Zusammengehörigkeitsgefühl, wenigstens der zivilisierten Völker des Ostens, erweckt wird. Zunächst zeigt man sich an verschiedenen Stellen in einer Selbständigkeit, die vordem unbekannt war. Weil die Vereinigten Staaten sich geweigert haben, in dem neuen Handelsvertrag mit China die Bestimmungen des Gesetzes gegen die Kulieinwanderung aufzuheben oder zu mildern, gerät zum erstenmal die chinesische Kaufmannschaft als solche in eifrige Bewegung, und ein förmlicher Boykott gegen Waren amerikanischer Herkunft setzt sich in Szene. Es ergibt sich, daß die kaufmännischen Gilden ihre alte Organisation gut bewahrt haben, und daß sich diese Organisation heute für die Agitation in nationaler Richtung als eine gute und geeignete Grundlage erweist. Es steht zu erwarten, daß die Chinesen am Ende ihre bezüglichen Wünsche durchsetzen werden. Unterdessen denken sie nicht daran, die bei früheren Gelegenheiten Europa gegenüber eingegangenen Verpflichtungen einzulösen.

Als im Jahre 1902 Herr James Makay im Namen Englands einen Handelsvertrag mit der chinesischen Regierung abschloß, fand er sie willfährig und geneigt zu allerlei Konzessionen, um die man früher vergeblich nachgesucht hatte. Allein es ergibt sich heute, daß die Chinesen die aus diesem Vertrage entspringenden Verpflichtungen einfach ignorieren. Weder die notwendige Regulierung des Huangpu, an dem Schanghai liegt, kommt vorwärts, noch wird das verheißene einheitliche Münzsystem durchgeführt, noch erhalten Ausländer die ausbedungenen gleichen Rechte bei Erschließung von Bergwerken und ähnlichen Unternehmungen. Die englische Kaufmannschaft ist höchlichst erbittert, insbesondere darüber, daß ihre Regierung keine energischen Schritte tut, um die Erfüllung des Vertrages zu erzwingen. Die Verhandlungen über das Markenschutzgesetz, auf dessen Wichtigkeit wir schon wiederholt hingewiesen haben, sind in Konsequenz dessen ebenfalls ins Stocken geraten, und der Vertrag von Tibet scheint dazu verurteilt zu sein, niemals von der Stelle zu kommen.

Bekanntlich ist Tangschaoyi selbst nach Kalkutta gegangen, um dort am Sitze der indischen Zentralregierung die Verhandlungen zu Ende zu bringen. Aber man kommt nicht weiter. England fordert gegenüber den übrigen Mächten eine vorberechtigte Stellung in Tibet, ähnlich derjenigen, wie sie China zurzeit daselbst besitzt. China soll sich in die Suzeränität mit England teilen. England ist zwar bereit, die Oberhoheit Chinas anzuerkennen, aber es wünscht Machtmittel in die Hand zu bekommen, welche die Einmischung jeder dritten Macht in die tibetanischen Verhältnisse verhindern können. Der englische Vertragsentwurf soll nach japanischen Berichten 15 Artikel enthalten, in denen unter anderem bestimmt wird, daß England und China hinfort eine gemeinsame Schutzherrschaft über Tibet führen werden; daß im Falle von Unruhen beide Staaten das Recht haben, Truppen zur Wiederherstellung der Ordnung ins Land zu senden. Für Ernennung und Absetzung der Beamten soll die tibetanische Regierung zuständig sein; aber China und England sollen beide ein Aufsichtsrecht ausüben. Den Chinesen soll es erlaubt sein, mit den Tibetanern in Handel und Verkehr zu treten; dagegen soll es ihnen verwehrt sein, Eisenbahnbauten, Bergwerksbetriebe, Telegraphenanlagen und ähnliche Unternehmungen anderen Nationalitäten zu übertragen als England. Die einzigen authentischen Nachrichten über den Stand dieser Verhandlungen erhalten wir bezeichnenderweise über Japan. Die offiziöse japanische Presse gibt ihre Berichte ohne jeden Kommentar. Es ist offenbar, daß man dem englischen Bundesgenossen nicht in den Arm fallen will, daß man aber sein Vorgehen übrigens recht herzlich mißbilligt.

Unterdessen entwickelt sich China langsam und allmählich nach westlichen Einflüssen hin. An einem schönen Sonntag zu Anfang Juni fuhr die erste Lokomotive über die 3010 m lange Brücke des Gelben Flusses. Ende Oktober erwartet man an dieser Stelle die Eröffnung des Bahnverkehrs. Merkwürdigerweise gebärdet man sich aber sogar in solchen Beziehungen des innersten chinesischen Lebens reformatorisch und dem Fortschritt geneigt, die bisher als durchaus dem Chinesentum eigentümlich gegolten haben. So ist beispielsweise kürzlich eine offizielle Gesandtschaft zum Studium der Teekultur nach Indien abgegangen. Ihr Reiseziel ist zunächst Assam. Ein englischer Beamter der chinesischen Seezollverwaltung geht als Dolmetscher mit, und der Vizekönig von Nanking verspricht sich von dem Unternehmen eine gute Wirkung auf seinen Bezirk. Die Nachfrage nach dem guten, reinen Tee der alten chinesischen Zubereitung ist nämlich von Jahr zu Jahr zurückgegangen; der europäische Geschmack hat sich einem weit stärkeren, freilich auch weit geringwertigeren Getränk zugewendet. Da das Zentrum des Teehandels in Europa London ist, ist der englische Handel hierfür maßgebend geworden, und er hat aus seinen indischen und benachbarten Teebezirken bezogen und zurecht machen lassen, was seiner Kundschaft

entsprach. So sehen wir heute die Chinesen in der modernen Auffassung, daß man sich den Bedürfnissen des westlichen Marktes mit den ältesten, ursprünglichen Produkten des Landes anpassen und sie nach diesen Bedürfnissen umformen müsse, auf der Wanderschaft, um im Auslande zu lernen, wie man das Getränk bereitet, mittels dessen sie Jahrhunderte vorher schon die Welt der Feinschmecker erobert hatten.

Es ist kein Wunder, daß sich japanischer Einfluß nunmehr an allen Ecken und Enden des asiatischen Ostens regsam zeigt; unterstützt natürlich, wenn es sich um ein Vorgehen gegen andere europäische Mächte handelt, immer und überall offen und heimlich von England; seinerseits auch bereit, England bei solchen Gelegenheiten zu unterstützen. So dürfte es wohl auf geheime japanische Intervention zurückzuführen sein, daß die Regierung von Birma neuerdings der amerikanischen Standard Oil Company die Konzession zur Anlage eines Lagers für gereinigtes Petroleum am Rangoonflusse verweigert hat, natürlich zugunsten der britischen Petroleumindustrie in Birma.

Man würde indessen fehlgehen, wenn man annehmen wollte, daß die japanische Einwirkung auf den mongolischen Osten lediglich auf politischem Gebiet angestrebt würde und eine solche sei, die gelegentlich aus der Hand in den Mund lebte. Im Gegenteil, es läßt sich schon heute ziemlich deutlich erkennen, daß Japan mit allen Kräften bestrebt ist, innerhalb der ihm durchaus abholden chinesischen Bevölkerung breiter und tiefer greifende Stützpunkte zu gewinnen, als ihm bisher zur Verfügung standen. Das japanische Ansehen, durch Glück und Kriegskünste erworben, hat nicht hingereicht, innerhalb des Reichs der Sonne Sympathien für den bisher verachteten insularen Nachbar zu erwecken. Die japanische Regierung macht zwar nicht offen den Versuch, sich durch ihre Politik im inneren Volksleben der Chinesen festzusetzen, aber unter ihrer Autorität und Duldung ist langsam eine ganze Organisation von kleinen Vorstößen in dieser Richtung ins Leben getreten.

Im Jahre 1898, als ein frischer reformatorischer Geist durch China zog und in Peking die Macht eine Weile in Händen hielt, wurden durch Kaiserliches Edikt die buddhistischen Klöster zum großen Teil säkularisiert, die Güter der toten Hand eingezogen und in einer Anzahl von Buddhatempeln Schulen errichtet. Die große, einflußreiche Literatenwelt Chinas, die gebildeten und führenden Kreise waren dem alten Buddhismus auf Grund der Lehre des Konfuzius abhold. Die zahllosen Mönche Buddhas führten ein faules Schmarotzerleben auf Kosten der niedersten Bevölkerungskreise; ihre Klöster sollen vielfach Stätten des Lasters und der Verkommenheit gewesen sein. Kaum kamen die Literatenkreise ans Ruder, so gingen sie natürlich gegen diese hierarchischen Überreste vor. Die Japaner verfolgten die Bewegung mit Aufmerksamkeit. Zuerst lobten sie das Vorgehen der Regierung und wußten eine Unzahl von Lehrerstellen, welche in den neuen konfuzianischen Schulen geschaffen wurden, für sich zu erlangen; sogar japanische Lehrerinnen wirken seitdem in chinesischen Städten und Dörfern. Aber die japanische Schlauheit fand bald heraus, daß die Buddhapriester doch einen gewissen Anhang bei den breiten Schichten der Bevölkerung hatten, und da nicht zu erwarten war, daß die hochgebildeten führenden Literatenkreise Chinas sich ihnen, den Halbbarbaren, assimilieren würden, so beschlossen sie alsbald, die Bewegung gegen den Buddhismus in China für ihre Zwecke auszunutzen. Eine analoge Politik hatten sie schon seit dem Frieden von Schimonoseki verfolgt, indem sie insbesondere in der ihrer Einflußsphäre überantworteten Provinz Fukien buddhistische Mission betrieben. Sie ahmten darin den europäischen Mächten nach und brachten ihre Missionäre und Sendboten zunächst wohl nur in der Erwartung ins Land, gleich den Europäern auf diesem Gebiete Anlaß zur Einmischung in China zu finden.

Wir kommen auf diesen Gegenstand ausführlich zurück.

Bücherbesprechung.

Gurlitt, Friedrich, Kaiserl. Regierungs- und Baurat: **Die ersten Baujahre in Deutsch-Ostafrika.** Mit 35 Abbildungen und 2 Tafeln. Berlin 1905. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis 3 Mk.

Der Verfasser beschreibt und veranschaulicht die Bauwerke unserer Kolonie Deutsch-Ostafrika; er führt vor, was deutscher Geist und deutscher Fleiß dort geschaffen: durchweg sind die Bauten von deutschen Baumeistern entworfen und, wenn sie auch nicht ausschließlich von deutschen Handwerkern ausgeführt wurden, so sind doch die dazu verwandten Eingeborenen von diesen für ihre Arbeit angeleitet und ausgebildet. Die spezielle Schilderung beginnt mit der sog. Boma der Aufstandszeit, die in ihrer Anlage eine durch die unruhigen Zeiten bedingte Befestigung zeigt. Solche Fortanlagen entstanden schnell hintereinander an den meist bedrohten Punkten Bagamojo, Pangani, Saadani, dann Daressalam, Tanga, Kilwa, Lindi und Mikindani. Am meisten fachmännisch ausgeführt ist in dieser Art die neue Station von Tabora. Es folgen die Verwaltungsgebäude der verschiedenen Stationen, in der ganzen Anlage wohl ähnlich, aber doch mit gewissen, durch die zu erfüllenden Grundbedingungen veranlaßten Abweichungen. Bei den zuerst entstandenen in Mikindani nnd Bagamojo herrschte noch das Bestreben vor, in Rücksicht auf etwa zurückkehrende Verwicklungen die Beamtenschaft möglichst geschlossen in einem Bau zusammenzuhalten. Dann aber ging man dazu über, heimische Wohnlichkeit mit den tropischen Verhältnissen zu vereinigen, so in Tanga und Daressalam, ganz nach europäischem Muster in Wilhelmsthal. Der Verfasser geht dann, nachdem er noch einige Neubauten auf dem Gebiete der besonderen Verwaltungszweige besprochen, so das Gebäude für die Kulturverwaltung, Speicher- und Lagerhäuser, Zentralmagazin, Zollgebäude, Kasernen, Gefängnisse, Handwerksschulen und Leuchttürme, zu den Wohngebäuden über. Es war das erste und stete Bestreben des Gouvernements, diese dergestalt anzulegen, daß sie dem Beamten eine längere Wirksamkeit, eine größere Widerstandsfähigkeit gegenüber dem Tropenklima sicherten. Die zuerst benutzten, in Deutschland hergestellten Fachwerkbauten wurden durch Steinbauten verdrängt, sobald eingeborene Handwerker angelernt waren; die neuesten genügen bereits allen Anforderungen. Auch die Frage der Wohlfahrtsanstalten, die von jeher eine erhebliche Sorge der Kolonie bildete, gilt nahezu als gelöst. Die sanitären Einrichtungen, Krankenhäuser für Europäer und Eingeborene, Siechenhäuser, Sanatorien und Quarantäneanstalten können nach Lage und Ausführung als mustergültig bezeichnet werden. Erwähnt werden dann noch die Postämter, deren umfangreichstes für die zentrale Postverwaltung sich in Daressalam befindet. Den Beschluß machen einige Kostenangaben: die zu Anfang aus Europa bezogenen Eisenfachwerkgebäude haben inkl. fertigen Aufbaues ca. 1 Million Mark gekostet, während für die dann ausgeführten, oben erwähnten Bauten rund 4 Millionen aufgewendet wurden. Den größten Kostenaufwand erheischte das Krankenhaus zu Daressalam mit 346000 Mk. — Die Leitung der gesamten Gouvernements-Bautätigkeit lag bis 1895 dem damaligen Baudirektor, jetzigen Geh. Oberbaurat Wiskow ob, nachher dem Verfasser. — Eine hervorragende Ergänzung des Textes bilden die beigefügten Grundrisse und die Textillustrationen, welche uns zeigen, daß die Kolonie auch hohe landschaftliche Reize aufzuweisen hat, durch welche den geschmackvollen Gebäuden ein schöner Hintergrund gegeben ist.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Tabakkultur im Bezirk Konia in Anatolien.

Die Tabakkultur im Vilajet Konia ist unbedeutend. Sie wird in den vier Sandschaks Konia, Adalia, Isparta und Bordur betrieben. Die Zahl der in diesem Gebiet gemäß Artikel 4 des réglement sur les droits et devoirs des cultivateurs et des débitants vers la Régie vom 15. Dezember 1902 zum Tabakbau ermächtigten Pflanzer hat im vorigen Jahr 519 (1903: 479) und die Anbaufläche ihrer Tabakfelder 93,196 ha (1903: 93,380 ha) betragen. Der Ertrag derselben hat sich im Jahre 1904 auf 522,08 dz (1903: 539,94 dz) belaufen.

Die Güte des Tabaks ist sehr gering. Der größte Teil desselben wird von der Regie nicht angekauft, sondern vernichtet, und der Rest kann höchstens für die schlechteste, die sechste, Qualität von Zigaretten verwendet werden. Boden und Klima des Vilajets Konia scheinen für die Entwicklung der Tabakpflanzen nicht sehr günstig zu sein. Vor allem aber fehlt es den dortigen Landleuten an dem erforderlichen Verständnis für eine sorgfältige Tabakpflege. Die meisten Pflanzer betreiben den Tabakbau gelegentlich neben ihrer sonstigen Landwirtschaft; nur in den beiden Dörfern Karaga (Akschehir) und Diagws (Isparta) leben einige ausschließlich von demselben. Der von der Regie für das Kilogramm Tabak bezahlte Preis schwankt zwischen 1½ und 2 Piaster. Der von ihr eingezogene Tabakzehnt (11,5%) hat im vorigen Jahr 112,55 Piaster (1903: 39,25 Piaster) betragen.

Da die Tabakerzeugung im Vilajet Konia für den Verbrauch des Vilajets, dessen Einwohnerzahl auf 1060747 geschätzt wird, nicht ausreicht, führt die Regie im Jahr durchschnittlich 4800 dz Tabak im Werte von rund 100000 Ltq. ein. Es entfallen von dem mit Erlaubnis der Regie dort erzeugten und dem durch sie eingeführten Tabak ungefähr ½ kg auf den Kopf der Bevölkerung jährlich. Wenn man annimmt, daß nur 50% dieser Bevölkerung rauchen, würden auf den Raucher, bezw. die Raucherin 1 kg Tabak = 1000 Zigaretten jährlich, oder gegen 3 Zigaretten täglich kommen. Da man ohne zu hoch zu schätzen 9 Zigaretten täglich auf die Person dort rechnen darf, muß gefolgert werden, daß mindestens das Dreifache der gedachten Tabakmenge unerlaubt angebaut oder eingeschmuggelt wird. Wie verlautet, hat die Zahl der unrechtmäßigen Pflanzer, deren Tabakanlagen von der Regie nicht verhindert werden konnten, im vorigen Jahr 1723 (1903: 1779), ihre Anbauflächen 106,72 ha (1903: 95,68 ha) und der Ertrag derselben 652,32 dz (1903: 681,68 dz) betragen. Ferner hat die Regie im vorigen Jahre wegen unbefugten Tabakbaues entsprechend Artikel 42 des oben genannten Reglements von 360 ha (1903: 268,82 ha) die Tabakpflanzen ausreißen lassen. Außerdem wird viel Tabak durch bewaffnete organisierte Banden von Brussa oder anderen benachbarten Vilajets eingeschmuggelt.

(Bericht des Kais. Vizekonsulats in Konia.)

Die Türkei als Absatzgebiet für Zigarettenpapier.

Der bedeutende Bedarf der Türkei an Zigarettenpapier wird zum größten Teil von Österreich und dann von Frankreich und Italien gedeckt, während Deutschland, trotzdem es wenigstens in den besseren Sorten konkurrenzfähig ist, sich immer noch mit einem verhältnismäßig geringen Absatz begnügt.

Österreich, welches mit einem Betrage von ungefähr einer Million Kronen etwa 55% der Gesamteinfuhr decken dürfte, führt wohl fast alle Qualitäten in den Preislagen von 3,50 bis 5,00 Frcs. pro Ries ein, besitzt aber seine Stärke in den mittleren und billigen Qualitäten.

Italien mit einer Einfuhr von etwa 15% ist in den ordinären und ganz billigen Sorten in den Preislagen von 2,80 bis 3,75 Frcs. pro Ries besonders leistungsfähig.

Frankreich hingegen, dessen Anteil auf 25% geschätzt wird, exportiert in der Hauptsache die besseren bis feinsten Sorten zu 3,50 bis 7,00 Frcs. pro Ries.

Auf diesem Gebiet nun der Mittel- und ganz feinen Sorten sollte die deutsche Industrie einsetzen, um sich den ihr gebührenden, nicht unerheblichen Anteil an der Zigarettenpapiereinfuhr der Türkei zu erwerben, wozu sie vermöge ihrer hervorragenden maschinellen Einrichtungen durchaus befähigt ist.

Der Artikel „Zigarettenpapier“ ist so speziell und infolge der großen Konkurrenz so ausgearbeitet, daß die besonderen Marken fast ganz verschwunden sind, und es sich jetzt nur um die Güte und Ware und die Preisfrage handelt.

In Konstantinopel hat nun seit etwa zwei Jahren das sogenannte Filigranpapier sich den weitaus größten Absatz errungen und damit die vergierten Papiere erheblich zurückgedrängt, ebenso nimmt „Velin glatt“ auch zugunsten des erstgenannten Papiers langsam ab.

Die Verteilung des Konsums ist etwa folgende:

Velin glatt	10%
Vergiert	30%
Filigran	60%

Bei den Filigranpapieren wird sehr auf ein hübsches und gefälliges Wasserzeichen gesehen. Halbmonde und Darstellungen der menschlichen Figur sind der religiösen Anschauungen wegen verboten, daher auch in Verbindung mit anderen Mustern streng zu vermeiden, selbst Sternchen werden oft beanstandet.

Die marktgängige Stärke des Papiers beträgt 11—15 g pro Bogenquadratmeter.

Das übliche Format ist 56×74 Zentimeter und wird einmal gefalzt geliefert.

Die Verpackung erfolgt in Ballen zu 30 Ries, das Ries zu 480 Bogen.

Die Ballen kommen in der Exportpackung zum Versand, d. h. zwischen zwei mit Eisenreifen versehenen Holzdeckeln, die Schmalseiten mit Sackleinwand verschlossen.

Die Preisstellung hat zweckmäßig franko Emballage franko Bord Konstantinopel zu geschehen. — Infolge der nicht ungünstigen Lage dieser Branche waren teilweise Abschlüsse gegen Kasse mit 3% Skonto zu erreichen, meist wird aber auch gegen 3, auch 4 Monatakzept, vom Tage des Konnossements, verkauft.

Muster von Zigarettenpapier, welche die gangbarsten besseren Sorten darstellen, liegen während der nächsten

vier Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstraße 74, Zimmer 174, zur Ansicht aus.

Das Zigarettenpapier kommt jetzt fast nur noch roh auf den Konstantinopeler Markt und wird erst dort konfektioniert und adjustiert, während früher, namentlich aus Österreich, fertige Büchel eingeführt wurden.

Im Gegensatz zu dieser Entwicklung wird das für Persien bestimmte Zigarettenpapier, welches bis vor ganz kurzer Zeit im wesentlichen in ganz Konstantinopel konfektioniert und adjustiert wurde, jetzt fast ausschließlich in fertigen Bücheln nach Persien durchgeführt.

Die nach dort gängigen wohlfeilen Qualitäten werden wohl zum größten Teil aus Österreich bezogen und unterscheiden sich von den in der Türkei gangbaren entsprechenden Sorten durchaus nicht.

(Kaiserliches Generalkonsulat in Konstantinopel.)

Der Hafen Ladikieh in Syrien.

Der syrische Hafen Ladikieh mit etwa 25 000 Einwohnern ist das Zentrum eines höchst fruchtbaren und fleißig benutzten Ackerbaugebietes, aber viel Land in der Umgebung der Stadt liegt noch brach. Tabak, Olivenöl, Baumwolle, Süßholz, Wolle, Felle, Schwämme, Honig, Seife und Getreide (Weizen, Gerste und Hirse) sind Ausfuhrwaren des Hafens, und der Handel ist in steter Zunahme begriffen.

Die Gewinnung von Olivenöl ist in und um Ladikieh in den letzten Jahren gestiegen und eine der Hauptindustrien Syriens geworden. Die Oliven werden noch mit Stöcken von den Bäumen geschlagen; die dabei entstehende Beschädigung der Zweige verursacht hauptsächlich in jedem zweiten Jahr einen ungünstigen Ernteausfall. Die Olivenpflanzungen befinden sich namentlich in den ebenen Küstenstrichen zwischen Jaffa und Ladikieh. Ladikieh erzeugt eines der besten in Europa bekannten Olivenöle. Raffiniertes Öl wird von einer amerikanischen Faktorei in Haifa ausgeführt, während Rohöl vielfach zum Reinigen und Klären ins Ausland geht. Hydraulische Ölpressen werden jetzt nach Ladikieh eingeführt.

Der Tabak von Ladikieh ist ein wohlbekannter Handelsartikel. Seine schwarze Farbe erhält er durch Räucherung mit dem frischen Holz eines nur in den Nusairiehbergen wachsenden Baumes (Elezzer oder Ezr). Die Räucherung verleiht dem Tabak seinen besonderen aromatischen Wohlgeschmack. Im letzten Jahre stellte sich die Ernte von Ladikiehtabak auf 6000 Ballen gegen 8000 Ballen im Vorjahre. Ein Ballen wiegt 87—92 kg. Eine Durchschnittsernte dieser Tabaksorte hat einen Wert von ungefähr 350 000 Doll.

Verzeichnis der für den allgemeinen Handel geöffneten Häfen und Zollstellen in Persien.

Das persische Zollministerium hat unter dem Titel „Tableau des Bureaux de Douane de l'Empire Persan" ein Verzeichnis der für den allgemeinen Handel geöffneten Häfen und Zollstellen nebst Angabe der den einzelnen Stellen übertragenen Befugnisse und der zu denselben führenden Handelswege herausgegeben.

Das Verzeichnis ist in Teheran bei der „Imprimerie Belge" erschienen.

Russisches Asien.

Der Baumwollanbau im Ferganagebiet im Jahre 1904.

Die Baumwollkultur hat im Ferganagebiet sich bedeutend entwickelt; die gesamte Anbaufläche nimmt von Jahr zu Jahr zu. Im Jahre 1904 waren mit Baumwolle im ganzen 187 000 Dessätinen bestellt. Die größte Anbaufläche hat der Kreis Margelan mit 67 000 Dessätinen, die 3 354 000 Pud rohe Baumwolle lieferten. Dem Ertrage nach jedoch gebührt dem Kreise Andishan die erste Stelle, wo 46 000 Dessätinen bestellt und 4 220 000 Pud geerntet wurden. In den übrigen Kreisen betrug die Anbaufläche und der Ertrag wie folgt: Namangan 36 000 Dessätinen und 2 236 000 Pud, Kokand 33 000 Dessätinen und 2 506 000 Pud und Osch 5000 Dessätinen und 160 000 Pud Baumwolle. Einheimische Baumwolle wurde namentlich im Kreise Kokand angebaut, während in den anderen Kreisen des Ferganagebietes die amerikanische Baumwolle vorherrschte.

(Praw. Wjestnik.)

Indien und Australasien.

Eisen und Stahl nach Britisch-Indien im Jahre 1903/04.

Die Eisen- und Stahleinfuhr Britisch-Indiens in den letzten Jahren gibt folgendes Bild:

		1898/99	1899/1900	1900/01
Eisen	Tons	164 517	149 097	169 992
Stahl	„	84 145	72 636	92 586
		1901/02	1902/03	1903/04
Eisen	„	180 604	196 292	232 570
Stahl	„	158 468	171 007	226 585

Der Wert dieser Mengen betrug:

	1898/99	1899/1900	1900/01
Eisen	23 085 789	24 193 981	31 399 829
Stahl	10 255 045	10 008 504	14 326 487
	1901/02	1902/03	1903/04
Eisen	29 032 539	30 304 888	34 474 316
Stahl	19 606 657	20 506 343	26 210 257.

Hiernach wäre anzunehmen, daß Stahl in der Einfuhr mehr zunimmt als Eisen und zum Teil letzteres verdrängt. Es mag hier aber als charakteristisch hervorgehoben werden, daß, wie eine Regierungsveröffentlichung aufführt, nach der indischen Statistik Belgien mehr Stahl als irgend ein anderes Land nach Indien einführen soll, dagegen die amtliche belgische Statistik für 1901 und 1902 die Ausfuhr Belgiens nach Indien bei Eisen als 8 mal größer angibt als die von Stahl. Tatsache ist jedenfalls, daß ein guter Teil des von belgischen Häfen verschifften Eisens und Stahls deutscher Herkunft ist. Ausscheiden läßt sich dieser Betrag nach den gegenwärtigen Hilfsmitteln nicht. In der indischen Statistik wird die Eisen- und Stahleinfuhr Belgiens und Deutschlands zusammen mit 175 852 Tons angegeben; die Großbritanniens betrug nach derselben Quelle 265 750 Tons.

Beitritt Ceylons zur internationalen Konvention zum Schutze des gewerblichen Eigentums.

Die Kolonie Ceylon ist der Konvention vom 20. März 1883 zum Schutze des gewerblichen Eigentums*) in der Form, wie sie durch das Zusatzabkommen vom 14. Dezember 1900**) abgeändert worden ist, beigetreten. Die Konvention wird für die Kolonie am 10. Juni d. Js. in Kraft treten.

*) Deutsches Handels-Archiv 1884 I. S. 391 und Reichsgesetzblatt vom Jahre 1893 S. 148 ff.

**) Reichsgesetzblatt vom Jahre 1903 S. 167 ff.

Zolltarifänderung in Surinam.

Durch Verordnung des Gouverneurs von Surinam vom 11. Mai 1904 ist die Tarifstelle „Zucker" im Einfuhrtarif*) wie folgt geändert worden:

Zucker:

alle Sorten einschließlich Kandis	1 kg	0,10	Gulden
raffiniert	100 „	2,85	„
alle übrigen Sorten	100 „	2,61	„
(bisher Zucker aller Art sowie Kandis)	1 „	0,10	„

Ostasien.

Japanische Ausfuhr und Konkurrenz auf dem chinesischen Markte.

In der japanischen Industrie macht sich seit einigen Monaten ein starkes Ausfuhrbedürfnis geltend. Dies kommt u. a. darin zum Ausdruck, daß die japanischen Fabrikanten sich veranlaßt sehen, für den Absatz ihrer Erzeugnisse nach China die Vermittlung in Ostasien ansässiger europäischer Firmen in Anspruch zu nehmen. Während die japanischen Fabrikanten nämlich seit Jahren bestrebt sind, sich von dieser Vermittlung frei zu machen und entweder unmittelbar an Chinesen zu verkaufen oder, wo das nicht angängig ist, mit japanischen, in China ansässigen Firmen zu arbeiten, bemühen sie sich gegenwärtig, europäische Firmen in Japan zu bestimmen, japanische Industrieerzeugnisse durch ihre europäischen Geschäftsfreunde in Schanghai nach China einzuführen.

Diese Bestrebungen sind insofern nicht ohne Bedeutung für unsere Industrie, als es sich in der Hauptsache um Waren handelt, die mit deutschen Erzeugnissen in Wettbewerb treten, insbesondere um die billigen Qualitäten von baumwollenen Unterjacken und Socken, Toiletteseifen, Lampen und Golddraht.

Eine Auswahl von Mustern, wie sie den europäischen Firmen zugesandt werden, dürfte daher für unsere Fabrikanten von Interesse sein und kann innerhalb der nächsten vier Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin, Wilhelmstraße 74, im Zimmer 174 besichtigt werden.

Zu den Mustern sei bemerkt:

Die Preise sind auf den Mustern angegeben. Sie verstehen sich in japanischen Yen (= 2,08 M.), cif. Schanghai (also einschließlich Seefracht und -Versicherung).

Aufmachung und Verpackung sind den in Europa üblichen genau nachgebildet.

A. Unterjacken.

Der Gebrauch nimmt in China von Jahr zu Jahr zu. In rein baumwollener Ware liefert Japan bereits die Hauptmenge. Besonders bemerkenswert ist Muster No. 6. Es soll augenscheinlich als billiger Ersatz für die unter dem Namen „Wright's Health Underwear" in den Handel gebrachte und in diesem Winter in sehr bedeutenden Mengen verkaufte amerikanische Ware dienen.

Es wurden im Jahre 1904 nach Schanghai eingeführt aus

Japan	4295 dz	im Werte von 12240	Haikwan-Taels**)
Großbritannien	1190 „	„ „ „ 3417	„
Europa (Festland)	1868 „	„ „ „ 5324	„
den Verein. Staat. von Amerika	635 „	„ „ „ 1810	„

B. Baumwollene Socken.

Von Deutschland kamen hauptsächlich die besseren Qualitäten. Die Hauptmenge der billigen Ware liefert Japan. Am meisten verlangt werden naturfarbene und weiße, dann folgen schwarze Socken; bunte werden in Schanghai wenig gekauft, sie gehen vornehmlich nach dem Süden Chinas. Der Gebrauch von Socken verbreitet sich schnell; die Einfuhr nach Schanghai hat sich dem Jahre 1903 gegenüber ungefähr verdoppelt.

Es wurden im Jahre 1904 eingeführt an Socken erster Qualität aus

Japan	109 dz	im Werte von 133	Haikwan-Taels
Großbritannien	8319 „	„ „ „ 12631	„
Europa (Festl.)	110022 „	„ „ „ 140224	„
den Verein. Staat. von Amerika	490 „	„ „ „ 778	„

An Socken zweiter Qualität aus

Japan	31840 dz	im Werte von 14318	Haikwan-Taels
Großbritannien	1651 „	„ „ „ 1283	„
Europa (Festland)	10484 „	„ „ „ 9571	„

C. Lampen.

Die billigeren Lampen kommen jetzt zum größten Teil aus Japan, und auch in besseren Petroleumlampen und Leuchtern für Kerzen nimmt die Einfuhr aus Japan bedeutend zu. Die bemusterten kleinen Lampen sind in letzter Zeit recht beliebt geworden. Außer den fertigen Lampen liefert Japan erhebliche Mengen von Brennern für Petroleumlampen.

Es wurden im Jahre 1904 an Lampen und Zubehör eingeführt aus

Japan	für 100 980	Haikwan-Taels
Großbritannien	„ 25 045	„
Europa (Festland)	„ 123 772	„
den Verein. Staat. von Amerika	„ 14 480	„

D. Toiletteseife.

Auch in diesem Artikel steigt die Einfuhr aus Japan erheblich schneller als die aus anderen Ländern. Wie sich aus den nachstehenden Ziffern ergibt, liefert Japan bereits ungefähr die Hälfte der gesamten Einfuhr. In der Aufmachung schließen sich die japanischen Erzeugnisse eng an die europäischen an und benutzen gewöhnlich Inschriften und Etiketten französischer und deutscher Fabrikanten mit kleinen, meist kaum merkbaren Abänderungen (so insbesondere Muster No. 3).

Es wurden im Jahre 1904 eingeführt aus

Japan	327444 dz	im Werte von 98233	Haikwan-Taels
Großbritannien	113486 „	„ „ „ 34046	„
Europa (Festland)	519698 „	„ „ „ 155910	„
den Verein. Staat. von Amerika	46655 „	„ „ „ 13977	„

E. Golddraht.

In den echten, teueren Qualitäten ist Deutschland noch immer führend; in unechtem Draht droht unserem Erzeugnis ein ernsthafter Wettbewerb von seiten der japanischen Industrie. Nach der Statistik des chinesischen Seezollamts kommt freilich bis jetzt die Einfuhr aus Japan neben der aus Europa kaum in Betracht. Allein die Angaben des Zollamts können nicht als zuverlässig angesehen werden. Tatsächlich ist die Einfuhr aus Japan weit bedeutender. Auch die von der Statistik angegebenen Durchschnittswerte können keinen Anspruch auf Richtigkeit machen.

*) Deutsches Handels-Archiv 1903, I. S. 790.

**) 1 Haikwan-Tael (H. T.) 1904 im Durchschnitt = 2,92 Mk.

Nach der Statistik wurden im Jahre 1904 eingeführt aus

Japan	0,52 Pikuls*)	im Werte von	156 Haikwan-T.
Großbritannien	2,50	„ „ „ „	750 „
Europa (Festl.)	115,98	„ „ „ „	34794 „

(Bericht des Handelssachverständigen bei dem Kaiserlichen Generalkonsulat in Schanghai vom 20. Februar 1905.)

Japans Indigoeinfuhr im Jahre 1904.

An der japanischen Indigoeinfuhr des Jahres 1904, die sich auf 1034104 Kin **) im Werte von 2117678 Yen belief, waren insbesondere die folgenden aus der nachstehenden Aufstellung ersichtlichen Länder beteiligt. Zum Vergleich sind die Ergebnisse der Vorjahre mit angeführt.

Land	1902		1903		1904	
	Menge in Kin	Wert in Yen	Menge in Kin	Wert in Yen	Menge in Kin	Wert in Yen
Deutschland	323316	997060	463025	1345025	766853	1620977
Britisch-Indien	707132	1184081	1052997	1824482	102213	157575
Straits Settlements . . .	33808	56032	21981	36537	—	—
Niederländ. Indien . . .	301009	775775	402111	1054175	91302	194872
Philippinen	10757	9219	—	—	—	—
Siam	2329	4495	—	—	—	—
Schweiz	—	—	2575	5545	381	757
Holland	—	—	546	1664	—	—
Vereinigte Staaten von Amerika	34548	61792	2954	5320	4260	6243
Summe einschließlich anderer Länder .	1417886	3097981	1984388	4350816	1034104	2117678

Übergang des koreanischen Post-, Telegraphen- und Telephonwesens an Japan.

Durch ein Abkommen vom 1. April d. Js. ist die Verwaltung des koreanischen Post-, Telegraphen- und Telephonwesens an Japan übertragen worden; ausgenommen von der japanischen Verwaltung ist lediglich der Telephondienst, der in den Bereich des Departements des kaiserlichen Haushalts fällt. Grund und Boden, Bauten und Instrumente, Maschinen und sonstige Anlagen, die bisher Verkehrszwecken gedient haben, gehen in die Hand der japanischen Verwaltung über, die nunmehr allein für den ordnungsmäßigen Dienstbetrieb verantwortlich ist.

Vereinbart ist ferner, daß Ersatzstücke und überhaupt Material, welches die japanische Regierung zur Kontrolle und Ausdehnung des Verkehrswesens bedarf, frei von Zoll und sonstigen Abgaben eingeführt werden darf. Außerdem sollen etwa erforderlich werdende Abmachungen über das Verkehrswesen mit fremden Staaten in Zukunft von japanischer Seite aus erfolgen.

Die japanische Regierung verpflichtet sich dagegen, soweit wie möglich auch Koreaner in den Verkehrsdienst einzustellen und Korea mit einem angemessenen Prozentsatz an den Verwaltungsüberschüssen späterhin teilnehmen zu lassen.

Chinas Aussenhandel 1904.

Von dem Gesamtaußenhandel Chinas entfielen auf die einzelnen Einfuhrländer:

	1897 Hk.-Tls.	1904 Hk.-Tls.
Großbritannien	52 960 816	72 490 918
Hongkong	150 528 109	227 943 027
Indien	21 114 114	34 606 493
Singapore	4 713 905	7 729 070
Britisch-Amerika	6 803 374	2 693 735
Vereinigte Staaten	30 268 708	56 268 921
Europäisch. Kontinent ohne Rußland	34 443 925	68 025 477
Rußland über Odessa und Batum	7 160 995	7 226 473
Rußland über Sibirien	9 471 007	2 203 129
Russische Mandschurei	3 220 886	94 236
Korea	1 394 574	2 270 015
Japan	39 191 022	88 150 914
Macao	9 409 192	7 953 334
Indochina	1 035 116	4 708 468
Java	1 099 217	5557362.

Die bedeutendste Zunahme weist demnach zweifelsohne Japan auf, das in sieben Jahren seinen Absatz mehr als verdoppelt hat. Der direkte Verkehr mit Großbritannien hat im Verhältnis nicht so stark zugenommen, wie der mit anderen Ländern, namentlich der mit den Vereinigten Staaten von Amerika und dem mittel- und westeuropäischen Kontinent.

Jedenfalls ergibt sich aber aus diesen Zahlen, daß der russisch-japanische Krieg im großen und ganzen keinen Einfluß auf das Geschäft in China während des vergangenen Jahres gehabt hat.

Ausschreibungen.

Bahnbau in Britisch-Indien. Die Verwaltungen der Southern Mahratta Railway und der Great Indian Peninsula Railway — der Sitz der beiden Gesellschaften ist London — sind zum Bau einer Eisenbahnlinie zwischen Godag und Yalvigi (Präsidentschaft Bombay) bezw. einer Straßenbahn zwischen Murtatajapur und Pisgaon (Berar) ermächtigt worden.

(Bulletin Commercial.)

Der Import von eisernen Öfen nach Nintschwang (Mandschurei) hat einen Anfang genommen, und voraussichtlich dürfte ihr Gebrauch seitens der chinesischen Bevölkerung und somit auch ihr Absatz für die Folge an Umfang gewinnen, zumal der mandschurische Winter lange andauert und sehr streng ist. Vor ein oder zwei Jahren hat auch ein Chinese die Fabrikation kleiner Öfen im Gesamtgewichte von 50 bis 70 engl. Pfund (nach ausländ'schem Muster) aufgenommen. Derselbe soll jetzt bereits einen Jahresabsatz von etwa 1000 Stück gehabt und im laufenden Jahr, wo die Nachfrage infolge des Einmarsches der Japaner stark gestiegen ist, Aufträge für 5000 Stück an Hand haben, abgesehen davon, daß er weitere Bestellungen wegen unzureichender Leistungsfähigkeit ablehnen mußte. Zur Herstellung der Öfen verwendet er altes, aus dem Auslande bezogenes Eisen.

*) 1 Pikul = 60,5 kg.
**) 1 Kin = 599 g.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft
und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, August. | No. 11. | IV. Jahrgang.

Die chinesische Marine.

Von Marinepfarrer Klein-Wilhelmshaven.

Man hört jetzt öfter von einem Erwachen Chinas reden. Dies Erwachen müßte vor allem auf militärischem Gebiete vor sich gehen. Will China ein Wort mitreden in der ostasiatischen Politik, also besonders auch in seinen eigenen Angelegenheiten, so muß es eben eine Macht werden, die als Gegner oder als Verbündeter einigen Wert hat.

Es ist keine Frage, daß China seit seinem unglücklichen kriegerischen Zusammenstoß mit Japan vor zehn Jahren und besonders seit den „Wirren" von 1900 bestrebt ist, sich zu einer militärischen Macht zu entwickeln. Man braucht nur zu lesen, was einer der bedeutendsten und einflußreichsten chinesischen Satrapen, Chang Chih Tung, in seinem epochemachenden Buch (in englischer Übersetzung unter dem Titel: „Chinas only hope") darüber sagt, und zu sehen und zu hören, was einzelne Gouverneure und Generale, wie besonders der Generalgouverneur von Chihli, Yuan schi kai, geschaffen haben, sowie an neuere Erlasse der kaiserlichen Regierung zu denken. Vor allem haben die Chinesen dabei auf ihre einstigen Feinde und jetzigen „Freunde", die Japaner, ihre Hoffnung gesetzt, wie denn auch Japan seinerseits den Wunsch zu haben scheint, dem rasseverwandten Nachbarvolke hier aufzuhelfen — aus Gründen der von dem Inselreich verfolgten oder doch erstrebten großasiatischen Politik. Japanische Instrukteure sind schon seit einiger Zeit neben und über den europäischen in der chinesischen Armee tätig.

Nach dem Ausgang des Russisch-japanischen Krieges wird es sich wohl zeigen, ob der Plan Japans, China zu einer militärischen Macht zu machen, und der vielfach vorhandene Wille Chinas, sich dazu machen zu lassen, weitere Folgen hat.

Immerhin hat die chinesische Armee schon heute eine, wenn auch noch geringe, Bedeutung — anders steht es mit der chinesischen Marine, bei der vorläufig noch alles beim alten geblieben ist.

Über die chinesische Marine ist wenig bekannt, man sieht und hört auch an Ort und Stelle nicht viel von ihr. Die Zahl der Schiffe ist gering, meist sind es kleine Kreuzer, die man hier und da in chinesischen Häfen — andere auch in der nächsten Nähe, wie z. B. japanische, suchen sie kaum auf — zu Gesicht bekommt. Still und friedlich liegen sie da, monatelang, ohne einmal ihren Ankerplatz zu verändern; mit irgendwelchem Dienstbetrieb, außer einigem Arbeitsdienst, mit Fahren und Manövrieren, geben sie sich nicht viel ab. Von außen sehen die Schiffe ganz sauber aus — das haben sie allmählich von den fremden gelernt — im Innern weniger. Die Leute machen in ihrer Matrosenkleidung einen gar nicht üblen seemännischen Eindruck, die Offiziere sehen in ihren Mandarinengewändern und mit ihren langen Zöpfen für ein europäisches Auge nach nichts weniger als Offizieren aus. Sie nehmen, wie überhaupt die Offiziere in China, keine besonders geachtete Stellung ein. Die Marineoffiziere stammen meist aus der Provinz Fukien (mit der Hauptstadt Futschau), man sagt den Fukienleuten besondere Roheit und Überhebung nach. Im internationalen Marineverkehr stehen sie ganz isoliert, gesellschaftlicher Verkehr zwischen den Offizierkorps der anderen hier draußen stationierten Schiffe und dem chinesischen findet nicht statt, höchstens den Kommandanten gegenüber wird eine Ausnahme gemacht; man findet übrigens auch wenige unter ihnen, die eine fremde Sprache sprechen, kaum einige Worte Englisch, so daß selbst das gegenseitige „Komplimentieren" (worauf sich eigentlich der ganze Verkehr beschränkt) gelegentlich Schwierigkeiten macht. Die Kommandanten sind meist unerfahrene, oft noch ganz junge Leute, die diesen Posten käuflich oder durch Vetternschaft erlangt haben. Ihr Hauptbestreben ist — wie jedes Chinesen — Geld zu machen. Die Besatzung ist denn auch gewöhnlich unter der festgesetzten Höhe, die Löhne für die Fehlenden streicht der Kommandant ein. Ein Schiff unseres Geschwaders, das — vor noch nicht langer Zeit — vor Wusung mit zwei chinesischen Kreuzern zusammenlag, beobachtete, wie bei einer Inspizierung durch den Admiral die Kommandanten der beiden Schiffe sich gegenseitig ihre Leute liehen, um die Besatzung auf die vorgeschriebene und angeblich vorhandene Höhe zu bringen — möglich, daß auch der Admiral um den Betrug wußte und sein Douceur erhielt. M. v. Brandt („33 Jahre in Ostasien") erwähnt einen Admiral namens Ting, von dem erzählt und ganz allgemein geglaubt wurde, daß er an Löhnungstagen und besonders während der Neujahrsfeiertage in seiner Admiralkajüte offene Bank halte und dort seiner Mannschaft das Geld abnehme — und er soll nicht einmal der schlechteste gewesen sein.

Wie die Kommandanten und Offiziere, so verstehen auch die höheren Befehlshaber oft so gut wie nichts vom ganzen Seewesen, gerade sie sind ja durchaus nicht immer, vielleicht nur ganz ausnahmsweise, aus der Marine hervorgegangen — in China ist es eben so, daß (nach den Worten von Brandts) der Präsident des Opferamts morgen Oberbefehlshaber

irgend eines Truppenteils oder Geschwaders wird, um übermorgen Finanz- oder Justizminister zu werden. Wie sehr in China auch an den maßgebenden Stellen jedes Verständnis für Marinefragen fehlt, dafür erzählt v. Brandt in dem genannten Buche an anderer Stelle folgende bezeichnende Geschichte. „China hatte durch den Generalzollinspektor eine Anzahl größerer und kleinerer eiserner Kanonenboote in England bauen lassen und dachte daran, seine maritime Rüstung durch eine Anzahl größerer Schiffe zu vervollständigen. Bei einer Gelegenheit fragten mich die Minister, wie lange Zeit nach meiner Ansicht nötig sein werde, bis China eine brauchbare Flotte haben könne. Ich erwiderte, daß sie sich an keinen besser als an einen Deutschen hätten wenden können, da Deutschland sich soeben in der Periode der Schaffung einer Flotte befände. Als ich aber zwanzig Jahre als die Zeit angab, die zum mindesten dazu notwendig sei, kannte die Heiterkeit der Minister keine Grenzen. Sie erklärten, daß wenige Jahre dazu hinreichen müßten, da China willig und bereit sei, zu kaufen und zu bezahlen, was notwendig erscheine. Daß Zeit erforderlich sei, um Offiziere und Mannschaften auszubilden, Docks, Werfte, Reparaturwerkstätten und Fabriken zu errichten und die Befestigungswerke zum Schutz der letzteren herzustellen, war den Herren einfach unfaßlich, ebenso wie sie später nicht verstehen konnten, daß der Platz für eine Marineakademie an der Seeküste und nicht an dem See von Wan schau schan sei, auf dem die Kadetten manövrierten, um dem Hofe das Schauspiel einer Seemacht zu geben." —

Der Bestand der chinesischen Marine reicht bis in den Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück, der älteste der heutigen Kreuzer stammt aus dem Jahre 1883. Bis dahin hatte man nur kleine Kanonenboote auf dem Mamoiarsenal zu Futschau gebaut. Erst nach dem französisch-chinesischen Kriege 1884 schaffte man auch andere im Ausland gebaute Schiffe an. Damals drohte schon ein Krieg mit dem aufstrebenden, auch zur See sich stark machenden Japan. Nach v. Brandt („Die Zukunft Ostasiens") hatte zu jener Zeit Li Hung Tschangs späterer Schwiegersohn Chang Pei lun in einer an den Kaiser gerichteten Denkschrift ausgesprochen: Der Ausgang eines Krieges mit Japan werde wesentlich von der Stärke und Brauchbarkeit der beiderseitigen Marinen abhängen. Und Li Hung Tschang selbst hatte dazu bemerkt: vor allen Dingen müsse im Blick auf einen Krieg mit Japan die chinesische Flotte gründlich organisiert werden, was nur möglich wäre durch eine vollständige Übereinstimmung aller Minister und Provinzialbehörden. Wenn man tüchtige Leute für die Flotte gewinnen wolle, so müsse man zu einem anderen System als dem bisherigen (der öffentlichen Prüfungen) greifen, und im Interesse gemeinsamer erfolgreicher Tätigkeit müsse der halb unabhängigen Stellung der Generalgouverneure und Gouverneure der Provinzen ein Ende gemacht werden. Er bitte, daß der Finanzminister und das Tsungli-Yamen gemeinschaftlich die von allen Provinzen zu zahlenden Beträge festsetzen möchten, wenn diese 4 Mill. Taëls jährlich betrügen und während 5 Jahren regelmäßig gezahlt würden, so hoffe er in diesem Zeitraum eine starke Flotte und eine hinreichende Küstenverteidigung organisieren zu können. — Lis Vorschlag blieb ohne Erfolg. Nur ganz allmählich wurden einige kleine Kreuzer angeschafft. Als es 1894 zum Zusammenstoß mit Japan kam, spielte die chinesische Marine der japanischen gegenüber eine geringe und kurze Rolle. Fünf Schiffe gingen in der Schlacht am Yalu verloren, und was übrig blieb, wurde bei der Einnahme von Wei-hai-wei genommen oder zerstört. China ließ nun drei kleine Kreuzer von etwa 2950 Tons auf dem Vulkan in Stettin und zwei auf der Armstrongwerft in Elswick bauen. Diese 5 Kreuzer nebst zwei Korvetten und 4 Torpedobootzerstörern bildeten zur Zeit des Ausbruchs der chinesischen Wirren 1900 die nördliche Flotte oder das Pei Yang-Geschwader, das damals allein in Betracht kam. Die Zerstörer waren bei Taku von zwei britischen Zerstörern genommen, das chinesische Flaggschiff, das nicht in Tätigkeit getreten, wurde mit Beschlag belegt und nach Entfernung der Geschütze unter Aufsicht der Verbündeten gestellt, die Überbleibsel der Flotte flohen in den Yangtse. —

Zurzeit besteht die chinesische Marine aus 5 geschützten und 6 ungeschützten kleinen Kreuzern, 3 Torpedofahrzeugen, 2 Küstentorpedobooten, 4 Kanonenbooten und 1 Schulschiff. Die 5 geschützten kleinen Kreuzer mit einem Deplazement zwischen 1500 und 4400 Tons stammen aus den Jahren 1897 und 98, zwei sind auf der Armstrongwerft in Elswick, drei auf dem Vulkan in Stettin gebaut. Die Armstrongkreuzer sind armiert mit 2:20,3 cm Schnelladekanonen, 10:12 cm und 12:4 cm Geschützen, 6 Maschinengewehren und 5 Torpedorohren; die Vulkankreuzer mit 3:15 cm Schnelladekanonen, 8:10,5 cm und 6:3,7 cm Geschützen, 6 Maschinengewehren und 1 Torpedorohr. Die 6 ungeschützten kleinen Kreuzer mit einem Deplazement von über 1500 Tons stammen aus den Jahren 1883—89, zwei sind auf der Howaldtwerft in Kiel, 4 auf der Mamoiwerft in Futschau gebaut. Die Howaldtkreuzer sind armiert mit 2:20,3 cm und 8:12 cm Geschützen, 1:4,7 cm Schnellladekanone, 9:3,7 cm Schnelladekanonen. Von den Futschaukreuzern hat der am stärksten armierte 7:12 cm Geschütze, 1:12 cm und 6:3,7 cm Schnelladekanonen, der am schwächsten armierte 2:20,3 cm und 6:15 cm Geschütze und 6:3,7 cm Schnelladekanonen. Die 3 Torpedofahrzeuge stammen aus den Jahren 1895—1900, eins ist auf dem Vulkan, die beiden anderen sind in Futschau gebaut; die 2 Küstentorpedoboote aus den Jahren 1886 und 1887 auf dem Vulkan, die 4 Kanonenboote aus den Jahren 1876 und 1877 auf der Armstrongwerft. Außerdem gibt es noch eine Anzahl älterer armierter Kanonenboote und Fahrzeuge ohne jeden Gefechtswert.

Dieses Schiffsmaterial verteilt sich auf das Nördliche Geschwader oder die Pei Yang-Flotte, das Südliche Geschwader oder die Nan Yang-Flotte, die Futschau-Flotte und die Kanton-Flotte (die nur aus 4 Kanonenbooten besteht).

Wie es mit dem Gefechtswert dieser Flotte steht, kann man sich denken. Zu der mangelhaften Ausbildung der Offiziere und der meist nicht einmal vollzähligen Besatzung, der Unterlassung fast allen Dienstbetriebs kommt, wie die obige Aufstellung zeigt, das unvollkommene und überwiegend unmoderne Schiffs- und Geschützmaterial. Seit 1898 ist kein neues Schiff eingestellt worden, die Armierung ist schwach und veraltet, nur wenige Schnelladekanonen sind vorhanden. Niemand will, wie v. Brandt sagt, die Verantwortung übernehmen, den maßgebenden Personen gegenüber, denen alle technischen und militärischen Kenntnisse abgehen, die nötigen Fonds für moderne Armierung zu verlangen, aus demselben Grunde werden keine neuen Schiffe angeschafft, wird schlechtes Pulver gekauft und schlecht aufbewahrt usw. Für die Notwendigkeit erheblicher Aufwendungen für die Marine hat man an den maß-

gebenden Stellen eben kein Verständnis. Glaubte doch selbst Li Hung Tschang (in jener Denkschrift) mit 5×4 Millionen Taëls also = 120 Millionen Mark eine Flotte schaffen zu können, mit einer Summe also, die etwa gerade für 5 moderne Schlachtschiffe hinreicht. Außerdem kann der Chinese auch heute noch nicht begreifen, daß es nicht genügt, Schiffe und Geschütze zu kaufen, sondern daß es langer Übung und vieler Arbeit bedarf, um sie gebrauchen zu lernen (wie jenes oben mitgeteilte Erlebnis v. Brandts zeigt). Bezeichnend für das Verständnis in diesen Dingen selbst der fortgeschrittensten Chinesen ist auch ein Vorkommnis aus der Zeit der Anwesenheit Li Hung Tschangs in Deutschland vor mehreren Jahren. Ihm wurde in Kiel auch eines unserer Kriegsschiffe gezeigt. Der alte Li meinte, das sei ja alles ganz gut und schön, solche Schiffe hätten sie ja auch, das mißliche sei nur, daß sie nicht zu gebrauchen seien, für den Krieg keinen Wert hätten. Als ihm gesagt wurde, unsere Schiffe wären schon zu gebrauchen, als ihm dann auch wenigstens ein Begriff davon gegeben, „Klar Schiff“ angeschlagen wurde und im Augenblick alles auf seinem Posten, die Munition zur Stelle war, kannte das Erstaunen Lis keine Grenzen.

Schlecht ist es auch mit den Kriegshäfen und Werften bestellt. Nachdem 1898 die beiden besten Kriegshäfen im Norden, Port Arthur von den Russen und Wei-hai-wei von den Engländern in Besitz genommen worden, haben die Chinesen heute im Norden noch Wusung und Nanking als Marinestationen mit Werft und Arsenal und Taku als Ausrüstungshafen mit Werft; im Süden Futschau als Ausrüstungshafen mit staatlicher, aber unter französischer Leitung stehender Werft (mit dem einzigen größeren, über 300 Fuß langen Trockendock) und Whampoa (am Perlfluß bei Kanton) als Ausrüstungshafen für Torpedoboote, einer Werft und zwei verwahrlosten Docks für Kanonenboote.

In Nanking — also an einem Fluß — befindet sich seit 1890 eine Marineschule mit 12 Lehrkräften, darunter 3 Ausländer. Die Seekadetten sehen in ihren den unseren sich annähernden Uniformen ganz leidlich aus. In Whampoa besteht noch eine Schule zur Ausbildung von Offizieren und Unteroffizieren im Torpedo- und Minendienst.

Seebefestigungen recht bescheidener Art gibt es in Shanhaikuan, Niutschwang, Tschifu, Nanking, Futschau, Amoy, Swatau und Whampoa.

Viel ist es also nicht, was die chinesische Marine an Stützpunkten, Ausrüstungs- und Ausbildungsmitteln und schwimmendem Material besitzt. —

Die chinesische Marine ist heute und gewiß auf lange Zeit hinaus ein Faktor, mit dem man nicht zu rechnen braucht. Ob ihre neuen Freunde und Beschützer, die Japaner, ihnen hier helfen werden, helfen können, wird sich nach dem Ausgang des jetzt schwebenden Krieges zeigen — so schnell wie die Japaner würden sie es selbst mit japanischer Hilfe nicht zu etwas bringen, dazu fehlt schon die nötigste Vorbedingung: eine einheitliche, starke Regierung, und zudem: die Chinesen sind — in direktem Gegensatz zu den Japanern — nun einmal keine Soldaten, weder zu Lande noch zu Wasser.

Seidenzucht in Kleinasien und Syrien.

Von Major Max Schlagintweit, München. Mit 2 Skizzen.

(Schluß.)

Von besonderer Bedeutung ist die Seidenzucht für Syrien, ja sie nimmt mit der Seidenweberei den ersten Platz in der landwirtschaftlichen wie industriellen Tätigkeit dieses Teils der asiatischen Türkei ein. „Schon frühzeitig,“ sagt Zwiedinek von Südenhorst, „war am phönizischen Gestade und im Libanon die Maulbeerzucht im Gang und wurde vorzüglich von den arbeitsliebenden Maroniten und Drusen betrieben, deren Hauptgewerbe seit einigen Jahrhunderten die Seidenproduktion gewesen und noch bis heute geblieben ist. Morus alba ist unter den Bäumen der größte Schatz des Landes, denn er gibt zugleich die allgemeinste Beschäftigung, die den Kapitalisten ebensogut in Tätigkeit hält wie den Industriellen und den Landmann.“

Hauptsächlich kommt in Betracht das Vilajet Beirut und zwar besonders der dem Westhange des Libanon vorgelagerte Küstenstrich von Saida bis Tripolis mit der Stadt Beirut im Zentrum; immer mehr verdrängen hier in der Ebene die Maulbeerpflanzungen die Getreideäcker und Weingärten, immer höher rückt der Landmann mit den Maulbeerbäumen im Terrassenbau den Libanon hinan, wie auch in den Hochebenen Syriens die Maulbeerbaumpflanzungen immer mehr zunehmen, seit man begonnen hat, dieselben mit Hilfe amerikanischer (!) Windmotoren zu bewässern. (Siehe Skizze.)

Im südlichen Teil des Vilajets von Beirut, der Liwas Akkâ und Nâbulus ist die Seidenraupenzucht soviel wie unbekannt. Doch wurde in der Gegend von Haifa nunmehr damit angefangen, indem ein Großgrundbesitzer beim Dorfe Léjour ein Areal Land zur Anpflanzung mit Maulbeerbäumen verwendete, ein Unternehmen, das ihm in ganz kurzer Zeit sehr gute Ergebnisse lieferte und jedenfalls Anregung zur Nachahmung geben wird. Im nördlichen Teil des Vilajets werden in der Gegend von Lattakije Kokons geerntet.

Mitte der sechziger Jahre brach auch in diesem Vilajet eine verheerende Seidenwurmseuche aus, die die einheimischen Samen fast vollständig verwüstete. Hier gelang es, der Krankheit dadurch Herr zu werden, daß man Samen aus Japan bezog, welcher von der Seuche vollkommen verschont blieb; derselbe liefert jetzt einen Kokon, der sich in seiner hellgelben Farbe und Größe dem früheren einheimischen Kokon nähert. Die Zeit der Kokoncampagne fällt — wie in Anatolien — ganz in den Monat April.

Je nach Ausfall der Ernte und Nachfrage von Europa aus wird für 1 kg frische Kokons ein Preis von $3^1/_2$ bis $4^1/_2$ Francs bezahlt.

Im Jahre 1903 lieferte die Ernte an Kokons in der Küstenebene des Vilajets und im Libanon (einschließlich der selbständigen Provinz Libanon und der zum Vilajet Damaskus gehörenden Bestände in der Bekaa und am Antilibanon) 5 532 000 kg. Von dieser Ernte treffen:

1. auf die Ebene von Beirut	1 750 000 kg
2. auf das Mittelgebirge des Libanon, die übrige syrische Küste und die Ebene von Bekaa (Cölesyrien)	2 932 000 kg
3. auf des Hochgebirge des Libanon . . .	850 000 kg
Total:	5 532 000 kg

Auf die letzten zehn Jahre berechnet betrug der durchschnittliche jährliche Ernteertrag in diesen Gebieten $5^1/_4$ Millionen Kokons.

Von getrockneten und gepreßten Kokons ist der Preis für 1 kg 12—13 Francs. Die Kokons werden insbesondere nach Frankreich und in kleineren Partien nach Italien ausgeführt; die Versendung findet meist in der Zeit vom 20. August bis 20. September statt, wenn die Puppen vollständig ausgetrocknet und verstäubt sind. Die Pressung der Kokons zum Versand erfolgt auf hydraulischem Wege in Ballen zu 55—65 Oka.

1902 gingen von Beirut in getrocknetem Zustande nach Marseille, Mailand 135 050 kg Kokons, die etwa 400 000 kg frischen Kokons und einem Werte von rund $1^1/_2$ Millionen Francs entsprechen; 1903: 210 000 kg. Von Tripolis wurden 1903 40 000 kg Kokons im Werte von 350 000 Francs ausgeführt.

Über die Zukunft dieses Hauptgebietes der syrischen Seidenzucht äußert sich das französische „Syndicat de l'Union des Marchands de Soie de Lyon" in seinem Berichte über die Seidenernte im Jahre 1903:

„Die Seidenkultur scheint in ganz Syrien nicht berufen zu sein, in der Zukunft ebenso rasch fortzuschreiten, wie in der Vergangenheit; die Kultur des Maulbeerbaumes fährt zwar fort, sich mehr zu verbreiten, aber in geringerer Proportion als in den vorhergegangenen Jahren. Im Libanon ist ja die ganze Fläche der zu dieser Kultur geeigneten Felder gegenwärtig mit Maulbeerpflanzungen bedeckt, die Arbeitskräfte nehmen aber immer mehr und mehr ab, da die Auswanderung mit jedem Jahr zunimmt. In den Vilajets des Inneren ist die Seidenkultur auch verbreitet, aber die Schwierigkeit des Transportes und die lästigen Abgaben, welche diese Striche, die dem Zehnten unterworfen sind, zu zahlen haben, sind der Entwicklung ein großes Hindernis, die viel beträchtlicher sein könnte."

Der Bericht deutet dann des weiteren an, daß mit der Zeit Ägypten dahin gelangen wird, ein wichtiges Zentrum der Seidenkultur zu werden. —

Wie in Anatolien im Hauptseidenbezirk Brussa-Ismid befinden sich auch hier im Vilajet Beirut zahlreiche, nach europäischem Muster eingerichtete Seidenspinnereien. Die erste derartige Spinnerei wurde im Jahre 1838 von zwei französischen Kaufleuten im Drusendorfe Bteter im Libanon 900 m über dem Meere für 120 Siedebecken und ebensoviel Haspeln eingerichtet. Außer den im Handelsbericht des Kaiserlichen Konsulats für das Jahr 1900 erwähnten 75 Spinnereien in der Umgegend von Beirut und im Libanon mit rund 8000 Haspeln gibt es noch im Distrikte von Tripolis 15 Spinnereien mit etwa 1150 Haspeln. Bei Safed (nördl. Palästina) besteht in der Kolonie von Rothschild eine Seidenfilatur mit über 150 Arbeitern. Die Seidenspinnerei wird in Syrien fast durchgehends fabrikmäßig betrieben. Nur ganz vereinzelt wird Seide noch im Hausbetriebe nach der alten landesüblichen Spinnmethode (mit der Handhaspel) gesponnen; es sind in dieser Weise etwa 200 Siedebecken in Betrieb. Die in Hausbetrieb hergestellte Rohseide kommt nicht zum Export.

An Rohseide wurden über Beirut ausgeführt:
1902: 315 250 kg im Werte von $17^1/_2$ Millionen Francs,
1903: 372 950 kg im Werte von $18^1/_2$ Millionen Francs,
1904: 331 460 kg.

Über Tripolis wurden an Rohseide ausgeführt:
1903: 25 kg im Werte von 1 125 000 Francs.

Die Ausfuhr von beiden Häfen geht ausschließlich nach Lyon. (1 kg Rohseide wurde 1902 ab Beirut mit 44 bis 45 Francs verkauft und erzielte in Lyon einen Marktpreis von 48—49 Francs.) —

Die Seidenweberei Syriens, die früher eine so große Entwicklung hatte, deren Produkte in alle Welt gingen, hat jetzt nur mehr Bedeutung für den einheimischen Bedarf, dann auch wohl noch für die Märkte Ägyptens und anderer Teile des türkischen Reiches; die große Vorliebe des Türken für den Prunk der Seidengewebe kommt dieser Industrie immerhin noch sehr zu statten. Jeder, der den Orient, wenn auch nur flüchtig, einmal besucht hat, kennt diese farbenprächtigen, kleidsamen syrischen Stoffe; so vor allem den seidenen syrischen Mantel, Aba, mit Goldfaden, die Keffiehs, d. s. seidene, rot und weiß, oder blau und weiß, auch grün und rot gestreifte Tücher in der Länge und Breite eines Meters, die seidenen Gürtel von Beirut; dann die seidenen Möbelstoffe, Tabakbeutel, Pantoffel, Kissen usw.

Die Seidenweberei wird — wie alle Weberei in Syrien — nur als Hausindustrie betrieben. Die dabei zur Verwendung kommende Seide wird des billigeren Preises halber zum großen Teile teilweise aus China, teilweise aus Persien bezogen. So wurden im Jahre 1902 63 050 kg, 1903 102 000 kg, 1904 187 900 kg Rohseide von dort nach Beirut eingeführt.

Im nördlichen Syrien, dem Vilajet Aleppo, wird die Seidenzucht hauptsächlich im Liwa Aleppo, und zwar hier wieder vorzüglich in der Umgebung von Antiochien, Swedije und am Golf von Alexandrette betrieben, wo sich reiche Bestände von Maulbeerpflanzungen vorfinden — doch in viel geringerer Ausdehnung als in der Ebene von Beirut und im Libanon. Die jährliche Produktion von Kokons beläuft sich hier auf ca. $^3/_4$ Millionen kg, die zum Preise von 3 Francs per Kilo frische Kokons verkauft werden. Im Lande werden nur die fehlerhaften, kranken und fleckigen Kokons versponnen; die guten Kokons werden alle nach Marseille ausgeführt (im Jahre 1902 für 1,3 Millionen Francs = rund 400 000 kg). Es bestehen nur Hausbetriebe und dürfte die Anzahl der Spinnräder im ganzen gegen 200 betragen. Jedes Rad spinnt durchschnittlich $1^1/_3$ Kilo Seide pro Tag. Seidenwebereien bestehen in allen Städten des Vilajets, besonders in Aleppo; dieselben verarbeiten meist chinesische, aus Schanghai eingeführte gelbe Seide. Die kunstvollen Erzeugnisse sind auch im Auslande rühmlichst bekannt („Tissus d'Alep").

Im östlichen Syrien, dem Vilajet Sûrija, mit seinen vier Liwas: Hamâ, Damaskus, Haurân und Máân wird die Seidenzucht in der Umgebung von Damaskus, dann in der Talhochebene el-Bikâ (Cölesyrien) und den am Westhange des Hermon gelegenen Kasas Hâsbêjâ und Râschêjâ (Liwa Damaskus) betrieben. Das Ernteergebnis an Kokons wurde bereits mit dem des Vilajets Beirut aufgenommen.

Von ganz Syrien wurde einstens die Seidenweberei in Damaskus in höchstem Schwunge betrieben. Während aber früher ca. 70 000 Webstühle, die 20 000 Personen Beschäftigung gaben, in Betrieb waren, sind jetzt nur noch ca. 4000 mit ungefähr 10 000 Webern in Tätigkeit; dafür sind die Städte Hamah und Homs mit dieser Industrie in Zunahme begriffen; in ersterem Ort sind zurzeit gegen 1000, in letzterem gegen 4000 Webstühle in Betrieb. Auch hier leistet dieses Gewerbe immer noch hervorragendes; auch hier werden die seidenen Kopftücher (Keffiehs), seidene Mäntel, Gürtel und Schals erzeugt, dann die sehr dünnen, zu Frauenhemden verwendeten Seidenstoffe, Melâs genannt,

die seidenen Überwürfe, Scherbe, Taschentücher, die halbseidenen Stoffe Aladscha und Kotni usw.

Auch auf den der kleinasiatisch-syrischen Küste vorgelagerten Inseln Lemnos, Samos, Rhodus, Cypern wird Seidenzucht betrieben; in Cypern bildete die Seide noch bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts einen Hauptausfuhrartikel, der aber infolge einer auftretenden Raupenkrankheit nunmehr eingegangen ist. Die jährliche Ernte an Kokons beläuft sich jetzt auf ca. 50—60 000 kg, die ganz von der inländischen Industrie verbraucht werden. Die Insel Rhodus erzeugt ca. 10 000 bis 20 000 kg frische Kokons pro Jahr.

Fassen wir die im vorstehenden für die jährliche Gewinnung an Kokons und Rohseide in den verschiedenen Gebieten Anatoliens und Syriens angeführten Werte zusammen, so ergibt sich mit Hinzurechnung der europäischen Türkei:

		Kokons kg	Rohseide kg
Anatolien:	Vilajet Brussa	5 Mill.	450 000
	Mutessariflik Ismid	2 „	
	Sandjak Djanik-Amasia	$1\frac{1}{2}$ „	
	Bezirk der Inseln	$\frac{1}{4}$ „	
	Nebengebiete	$\frac{1}{2}$ „	
Syrien:	Vilajet Beirut-Damaskus	$5\frac{1}{4}$ „	460 000
	„ Aleppo	$\frac{3}{4}$ „	
Europ. Türkei		$3\frac{1}{2}$ „	230 000
	Sa.	$18\frac{3}{4}$ Mill.	1 140 000

In der Gesamtseidenproduktion der Welt steht die Türkei unter den Seide produzierenden Staaten an vierter Stelle. Es liefern: China 6, Japan 4, Italien 3,4, Türkei 1,14, Frankreich 0,84 Millionen kg Rohseide. —

Die angestellte Untersuchung über die Seidenzucht in Kleinasien und Syrien dürfte wohl klar gezeigt haben, welch hervorragende volkswirtschaftliche Bedeutung diese industrielle Kultur für das osmanische Reich einnimmt.

Wie wir gesehen haben, wurde in der letzten Zeit sehr viel für die Hebung dieser Kultur getan. Kommen noch die so notwendigen Reformen im Steuersystem, in der Verwaltung, im Zollwesen, in der Ausbildung und Fürsorge für die Arbeiter hinzu, so wird die türkische Seidenzucht auch eine bedeutende Steigerung in ihrer Rolle für die Weltwirtschaft erfahren und dazu beitragen, die wirtschaftliche Kraft des ottomanischen Reiches zu heben.

Wirtschaftliche Kraft aber ist die unerläßliche Vorbedingung für politische Macht.

Die allererste Vorbedingung aber für jeden wirtschaftlichen Fortschritt ist die wirtschaftliche Einsicht.

Möge diese Einsicht auf allen Gebieten immer mehr zum Durchbruch kommen zum Wohle des mit so reichen natürlichen Hilfsmitteln gesegneten türkischen Staates!

Deutsche und japanische Handels-Interessen in Ostasien.

Von D. Kürchhoff.

I.

Deutschland ist an dem jetzt in Ostasien sich abspielenden Krieg zwar nicht direkt beteiligt, da aber sein Handelsverkehr mit jenen Gebieten gerade seit Ende der neunziger Jahre einen besonders lebhaften Aufschwung genommen hat, so entsteht die Frage, inwieweit Deutschlands Handel mit den in Frage kommenden Ländern durch die kriegerischen Verwicklungen und ihre Folgen in Mitleidenschaft gezogen wird.

Betrachten wir zunächst die an den Kämpfen direkt beteiligten Länder, so zeigt die folgende, nach japanischen Angaben zusammengestellte Tabelle den Handelsverkehr Japans mit Deutschland.

Tabelle A. Japans Handel

	Insgesamt		Deutschland		
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr aus	Ausfuhr nach	
1892	71	91	6,3	0,9	Mill. Yen
1893	98	89	7,3	1,3	
1894	117	113	7,2	1,5	
1895	129	136	12,2	3,3	
1896	171	118	17,1	2,9	
1897	219	163	18,1	2,2	
1898	277	166	25,6	2,4	
1899	220	215	17,6	3,7	
1900	287	198	29,2	3,5	
1901	256	252	28,3	5,2	
1902	271	258	25,8	4,7	
1903	317	289	26,9	5,1	

Die deutscherseits gemachten Angaben stimmen zwar mit den vorstehenden nicht völlig überein, was sich leicht z. B. aus einer Abänderung des Bestimmungsortes während der Fahrt erklärt, aber auch sie zeigen, daß die deutsche Einfuhr nicht mehr in dem stetigen Anwachsen sich befindet, wie wir es bis zum Jahre 1898 verfolgen können. Nach deutschen Angaben stellt sich der Wert der Ausfuhr des Reichs nach Japan in Millionen Mark:

1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
18,6	17,1	26,1	35,6	39,3	43,0	40,9	70,4	45,5	49,8	45,6

Ähnliche Verhältnisse zeigen sich bei der Einfuhr Deutschlands von Japan. Die japanischen Angaben sind aus der obigen Tabelle ersichtlich, nach deutschen Angaben erhält man über den Wert der Einfuhr von Japan folgendes Bild in Millionen Mark:

1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
7,6	7,0	7,8	11,4	12,2	10,3	16,5	16,4	19,8	17,8	21,6

Wenden wir uns nach Russisch-Asien, so kommt in erster Linie der Haupteinfuhrhafen Wladiwostok in Betracht:

Tabelle B. Waren-Einfuhr in Wladiwostok

Jahr	Einfuhr im ganzen	aus Deutschland	aus China und Japan
1894	113 871 Tons	4 583 Tons	38 846 Tons
1895	189 375 „	4 260 „	52 206 „
1896	194 375 „	12 684 „	69 502 „
1897	234 043 „	8 700 „	84 345 „
1898	286 153 „	15 304 „	86 727 „
1899	344 800 „	16 000 „	90 600 „
1900	396 960 „	22 700 „	33 400 „ Japan
			73 600 „ China
1901	338 000 „	18 200 „	55 100 „ Japan
1902	—	—	—
1903	—	—	—

Tabelle C. Japans Handel

	Ausfuhr nach			Einfuhr von		
	China	Korea	Russisch-Ostasien	China	Korea	Russisch-Ostasien
						Million. Yen
1891	5,0	1,4	—	8,7	4,03	—
1892	6,3	1,4	—	12 5	3,0	—
1893	7,7	1,3	—	17,0	1,9	—
1894	8,8	2,3	0,9	17,5	2,1	1,1
1895	9,1	3,8	1,2	22,9	2,9	1,3
1896	13,8	3,3	1,7	21,3	5,1	1,3
1897	21,3	5,1	1,8	29,2	8,8	1,8
1898	29,1	5,8	2,1	30,5	4,7	1,6
1899	40,2	6,9	2,5	28,6	4,9	4,5
1900	31,8	9,9	3,5	29,9	8,8	5,7
1901	42,9	11,3	2,2	27,5	10,0	4,5
1902	46,8	10,5	2,1	40,5	7,9	5,9
1903	64,9	11,7	2,2	45,0	8,9	8,2

Korea, der Zankapfel des jetzigen Krieges, hat für den deutschen Handel, wie die Verhältnisse bis zum Beginn der kriegerischen Verwicklungen lagen, kein besonderes Interesse.

Dieses Reich unterhält mit Japan schon seit längerer Zeit einen ausgedehnten Handel, und bereits 1876 hatte Japan einen Vorstoß gegen die Abgeschlossenheit der Halbinsel gemacht, wodurch ihm die beiden Häfen Gensan und Fusan geöffnet wurden. Die eigentliche kommerzielle Entwicklung Koreas, dessen Handel sich bis Ende der 70er Jahre nur auf den Umsatz im Lande und den Verkehr mit den benachbarten Handelsgebieten erstreckte, beginnt jedoch erst mit dem Jahre 1882 nach Freigabe der Häfen an europäische Nationen (Vertrag mit Deutschland 1883) und nach Abschluß von Handelsverträgen, nach welcher Zeit das Ein- und Ausfuhrgeschäft erst anfing einen bedeutenderen Umfang anzunehmen.

Die folgende Tabelle zeigt, in welcher Weise der Außenhandel Koreas sich entwickelt hat.

Tabelle D. Außenhandel Koreas

	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen	
1894	—	—	746 000	Yen
1895	—	—	10 566 273	
1896	—	—	11 268 330	
1897	10 067 514	8 973 845	19 041 409	
1898	11 817 562	5 709 489	17 527 051	
1899	10 227 340	4 997 845	15 225 185	
1900	10 940 460	9 439 867	20 380 327	
1901	14 696 470	8 461 949	23 158 419	
1902	13 541 409	8 317 080	21 858 479	

Tabelle C zeigt die Beteiligung Japans an diesen Zahlen. Aus den gemachten Angaben ist zu ersehen, daß Japan an dem Außenhandel Koreas derart stark vertreten ist, daß die europäischen Mächte vorerst nicht daran denken können, das Inselreich aus dieser führenden Rolle zu verdrängen, dieses um so weniger, als die Hälfte der Einfuhr z. B. im Jahre 1901 auf Baumwollenwaren, dem Hauptausfuhrartikel Japans, entfällt. Früher hatte England die Einfuhr dieses Artikels fast ganz in Händen, aber in letzter Zeit ist es fast vollständig durch Japan verdrängt worden.

Die Beteiligung Deutschlands am Handel mit Korea ist gering, und zwar hat sich der Spezialhandel zwischen beiden Ländern seit 1897 wie folgt entwickelt:

	Einfuhr	Ausfuhr
1903	14 000	135 000 „
1902	10 000	159 000 Mk.
1901	49 000	192 000 „
1900	9 000	136 000 „
1899	3 000	36 000 „
1898	20 000	42 000 „
1897	14 000	51 000 „

Von den 10 000 Mark der Einfuhr nach Deutschland im Jahr 1902 entfallen 7000 auf Bleierze, 3000 auf Rohgold. Die auf 159 000 Mark sich belaufende Ausfuhr besteht hauptsächlich aus groben Eisenwaren, feinen Eisengußwaren, Maschinen und Maschinenteilen, also Gegenstände, welche vorerst im japanischen Ausfuhrhandel fast gar keine Rolle spielen.

Ziehen wir endlich noch die Handelsverhältnisse Chinas in Betracht, so war Japan nach chinesischen Angaben an dem gesamten Außenhandel beteiligt:

	1876	1899	1902
mit	4 853 831	53 147 000	64 070 577 Taëls,

davon entfielen auf:

	Einfuhr nach China	Ausfuhr von China
1899	35 896 000	17 251 000 Taëls
1902	35 342 283	28 728 294 „

Auch bei diesen Angaben finden wir erhebliche Unterschiede zwischen den chinesischen und den aus Tabelle C ersichtlichen Angaben. Da die kaiserlich chinesische Seezollbehörde die auf Dschunken ein- bezw. ausgeführten Waren in ihrer Statistik nicht berücksichtigt, und ferner auch nicht den Herkunftsort, sondern nur die Flagge des einführenden Schiffes, so geben die Angaben der Tabelle C ein genaueres Bild der Beteiligung Japans am chinesischen Außenhandel. In betreff Deutschlands sind wir nur auf deutsche Angaben angewiesen, da die statistischen Mitteilungen der kaiserlich chinesischen Seezollbehörde nur Europa in seiner Gesamtheit umfassen.

Nach den Angaben des kaiserlich deutschen Statistischen Amts stellt sich der Handel Deutschlands mit China einschließlich Hongkong und Kiautschou wie folgt dar:

Einfuhr von China				Ausfuhr nach China			
1893	16,0	Millionen	Mk.	1893	33,3	Millionen	Mk
1894	27,1	„	„	1894	28,1	„	„
1895	27,0	„	„	1895	35,4	„	„
1896	41,8	„	„	1896	45,3	„	„
1897	57,4	„	„	1897	32,3	„	„
1898	39,5	„	„	1898	48,0	„	„
1899	29,0	„	„	1899	50,7	„	„
1900	35,4	„	„	1900	52,9	„	„
1901	44,6	„	„	1901	47,5	„	„
1902	55,1	„	„	1902	48,8	„	„
1903	32,9	„	„	1903	44,7	„	„

Diese Zahlen zeigen, daß Japan, dessen Ausfuhr nach China im Jahr 1893 der deutschen ungefähr gleich war, die letzten im Jahr 1902 fast um das Vierfache überholt hat.

Die bisher gemachten Angaben beweisen, daß Japan in den ostasiatischen Handelsgebieten ein gefährlicher und erfolgreicher Konkurrent Deutschlands geworden ist. Wie sich die Verhältnisse nach dem Kriege gestalten werden, läßt sich vorläufig noch fast gar nicht beurteilen. Man sieht wohl die Momente, die später von Einfluß sein können, kann aber den Grad ihres Einflusses noch nicht abschätzen.

Was den Handel mit Japan anbetrifft, so wird es vor-

erst auf die meisten der von Deutschland eingeführten Artikel nicht verzichten können, zwar ist es wahrscheinlich, daß ein lang währender oder gar ein unglücklicher Krieg*) die Kaufkraft des ganzen Landes schwächen wird, anderseits aber muß demgegenüber in Betracht gezogen werden, daß die verminderte Produktionskraft Japans während des Krieges das Land wieder für manche Einfuhren zugängig macht, von denen es durch eigene Produktion sich bereits emanzipiert hatte.

Was die übrigen der in Frage kommenden Gebiete anbetrifft, so hätte eine Besitzergreifung Koreas durch Japan wahrscheinlich eine erhebliche Vermehrung der Einfuhr zur Folge. Das Gleiche kann aber auch der Fall sein, wenn Rußland sich zum Herrn von Korea macht, ebenso wie sich die Einfuhr nach den übrigen russisch-ostasiatischen Gebieten nach dem Kriege wahrscheinlich erheblich steigern wird, denn schon jetzt werden in Rußland viele Stimmen laut, welche behaupten, Rußland habe sich um seine wichtigen Besitzungen im fernsten Osten zu wenig gekümmert, für ihre wirtschaftliche und militärische Entwicklung zu wenig Anstrengungen gemacht. Die Erkenntnis von der Wichtigkeit dieser Positionen wird vielleicht den Wunsch entstehen lassen, diese Länder rascher zu entwickeln, als es mit den eigenen Hilfskräften des Landes möglich ist.

*) Der Aufsatz wurde gleich nach Beginn des Krieges angefertigt.

(Schluß folgt.)

Von den Wegen nach Asien.

In No. 3 und 4, dem neuesten Heft der Abhandlungen der K. K. Geographischen Gesellschaft in Wien, ist eine besonders inhaltreiche und interessante Studie über den Suezkanal veröffentlicht worden. Die 75 Seiten umfassende, man kann wohl sagen, den Gegenstand erschöpfende Arbeit behandelt den Kanal einmal geschichtlich, dann seine Bauausführung und am gründlichsten — das ist zugleich der wertvollste Teil der Arbeit — seine Stellung im Weltverkehr.

Der eigentliche Verfasser ist ein leider zu früh verstorbener Schüler des Herrn Dr. K. Hassert, Professors der Geographie an der Handelshochschule zu Köln, mit Namen Martin Voß.

Man kann die Studie als eine Arbeit des geographischen Seminars des Herrn Professors bezeichnen, sie macht jedenfalls der Gründlichkeit, mit der dort gearbeitet und gestrebt wird, alle Ehre — ganz unschuldig mag wohl auch der Lehrer bei der Drucklegung des Nachlasses seines Schülers nicht gewesen sein.

Aber warum ist die den weitesten Kreisen willkommene Studie nicht in einer unserer Zeitschriften, sondern in Wien erschienen? Das hat seinen intimen Reiz; wie wir im ersten geschichtlichen Teil erfahren, war es der Staatskanzler Fürst Metternich in Wien, der schon 1843 durch den Generalkonsul in Alexandrien die Ausführung einer Isthmusdurchstechung bei der ägyptischen Regierung in Anregung brachte. Österreich hat bei dem großen Werke Lesseps' Pate gestanden, denn die 1847 ebenfalls auf Veranlassung Metternichs durch eine internationale Kommission vorgenommene Vermessung ergab die fast gleiche Höhenlage beider Meere und Lesseps entschied sich für das Projekt des Österreichers Negrelli, den Kanal ohne Schleusen zu bauen.

Also Wien hat seine Ansprüche auf diese Arbeit.

Im übrigen mag ja der geschichtliche Teil dem Kenner der Verhältnisse nicht gerade neues bringen, aber die Tatsachen der geschichtlichen Entwicklung sind mit großem Fleiß und Geschick zusammengetragen, daß sie trotz des vielen statistischen Materials in dem ganzen Ergebnis des gründlichen Quellenstudiums auch den Laien durchgehends fesseln.

In ihrem letzten Teile aber, dem eigentlich reflektierenden, beansprucht die Arbeit in hervorragender Weise gerade auch das Interesse unserer Leser, weshalb wir auf diesen Teil der Betrachtung über die Stellung des Kanals im Weltverkehr ein wenig näher eingehen wollen.

Der Verfasser betrachtet darin, in welchem Maße die verschiedenen Konkurrenzunternehmungen, wie die amerikanischen Pacificeisenbahnen, die transsibirische Bahn, der zukünftige Panamakanal und die verschiedenen Bahnpläne, betreffend einen südlichen Landweg von Kleinasien, Syrien oder Ägypten nach Indien und China, mit dem Suezkanal in Wettbewerb getreten sind oder treten können.

Sie alle kommen in Betracht, weil sie den Verkehr nach Asien abzukürzen bestrebt sind; es ist aber bisher immer noch der Suezkanal aus dem Wettbewerb siegreich hervorgegangen. Er hat sich ja auch selbst gemausert und ist zu einer viel leistungsfähigeren Schiffahrtsstraße geworden, als ursprünglich projektiert war.

In dieser Abhandlung wird auch mit Anerkennung des Aufschwungs gedacht, den besonders der deutsche Dampferverkehr — in erster Linie des Norddeutschen Lloyd — auf diesem Wege genommen hat. Die Passagierlisten weisen übrigens, wohl zu merken, über die Hälfte englische Namen auf.

Der beste Beweis aber, wie gründlich die Suezroute die Pacificroute aus dem Felde geschlagen, ist der, daß sogar von den Häfen der Ostküste der Vereinigten Staaten die Schiffe ihren Weg nach Manila durch den Suezkanal und nicht über San Francisco oder um das Kap Horn nehmen.

Bevor die transsibirische Bahn sich zu einer eigentlichen Welthandelsstraße, selbst in Verbindung mit dem großen Flußnetz Sibiriens, emporschwingen wird, muß sie noch mancherlei Verbesserungen erfahren. Und selbst dann bleibt es ausgeschlossen, daß sie wegen ihrer ungeheuren Länge jemals die Schiffsfrachten für Massengüter wird einführen, geschweige denn unterbieten können. Anders ist es mit dem Personenverkehr, bei dem neben Schnelligkeit und Kostenpunkt noch die Bequemlichkeit eine Rolle spielt. Voß kommt zu dem Schluß, daß während der kalten Monate wohl die zugleich interessante Seereise um Südasien herum vorgezogen werden dürfte, in den heißen Monaten dagegen die Reise mit der transsibirischen Bahn. Die Post nur wählte schon vor dem Kriege den Landweg nach Asien.

Daß nach Eröffnung des Panamakanals die dort von seiten Europas stattfindende Verkehrssteigerung auf Kosten des Suezkanals vor sich gehen wird, ist nicht zu leugnen.

Diese Perspektive ist aber nicht so bedeutend als der auf jeden Fall zu erwartende hartnäckige Wettbewerb zwischen der Nordamerikanischen Union und den europäischen Nationen. Zu berücksichtigen bleibt auch immer noch, daß der Suezkanal als blockadefreie internationale Verkehrsstraße immerhin eine gewisse Bedeutung gegenüber dem Panamakanal behalten wird, der für die Durchfahrt von Kriegsschiffen wegen der Stellung Englands auf den westindischen Inseln von zweifelhaftem Wert ist. Der Panamakanal wird in erster Linie die Pacificbahnen — und dann den Suezkanal beeinflussen.

Von den übrigen Konkurrenzbahnen und Projekten nach Indien und Ostasien interessiert uns zunächst die mit Beteiligung deutschen Kapitals zu bauende Bagdadbahn. Falls sie Anschluß an das indische Bahnnetz erhalten könnte, würde sie den ganzen Post-, Reise- und Schnellzugsverkehr nach Indien, der sich jetzt durch den Suezkanal bewegt, an sich ziehen. Es wäre alsdann eine nur durch den Bosporus unterbrochene Eisenbahnlinie von Ostende, gegenüber England, bis zum Persischen Golf und später bis nach Indien, also eine erhebliche Verkürzung des Weges nach Indien gewonnen. Der Frachtverkehr verbliebe nach wie vor dem Suezkanal.

Auf die politischen Exkursionen des Verfassers einzugehen, fehlt es an Raum, obwohl ein anderes Projekt, eine englische Eisenbahn von Alexandrien nach Schanghai zu bauen, dazu reizt. Diese fast gerade Linie über die Halbinsel Sinai, Nordarabien, am Persischen Golf entlang — also auch eine Konkurrenzlinie für die Bagdadbahn — dann durch Belutschistan nach Karatschi und unter Benutzung der indischen Bahnen über Assam und Birma von Mandalaz nach Kunlong — letztere Strecke bereits im Bau — würde einen brauchbaren Zugang zum Yangtsetale finden.

Durch diese freilich 6870 englische Meilen lange Bahn von Alexandrien nach Schanghai, von der in Indien nur 2000 Meilen fertig gestellt sind, würde auch der Verkehr mit Australien umgestaltet werden, denn gegen die Zeitabkürzung würde der Suezkanal bezüglich des Personenverkehrs nicht aufkommen können. Der Güterverkehr dagegen würde in gleicher Weise, wie dies gegenüber den anderen Bahnen erörtert ist, dem Suezkanal in seiner größeren Menge verbleiben. Aber der sibirischen Bahn könnte das britische Bahnprojekt schon Eintrag tun und so den Konkurrenzkampf Englands und Rußlands in Asien noch verschärfen.

Noch ein anderes Projekt, Australien mit dem Ausgangspunkt der transsibirischen Bahn, als welcher wohl auch für die Zukunft Port Arthur angesehen werden muß, durch Schnelldampfer in Verbindung zu bringen, vermöchte dem Suezkanal auch nur bezüglich des Postverkehrs Konkurrenz zu machen, vielleicht auch, je nach der Jahreszeit, im Personenverkehr.

Im allgemeinen werden alle diese Konkurrenzunternehmungen dem Suezkanal gegenüber nicht den Einfluß ausüben, wie man wohl annehmen möchte. Mit der Zunahme der Verkehrsmittel steigert sich auch der Verkehr im Austausch der Rohprodukte mit den Industrieerzeugnissen, und beide, die Eisenbahnen und die Schiffahrt, haben den Vorteil davon.

Die Schiffahrt aber läßt nicht vom Suezkanal, mit dessen Eröffnung eine neue Ära des Aufschwungs sowohl der Ackerbauländer des Ostens wie der Industrieländer des Westens angebrochen ist.

Die weiteren Ausführungen möchten wir gern wörtlich anführen, es hieße aber unsere Leser um den Genuß des ganzen Aufsatzes bringen, den niemand ohne volle Befriedigung aus der Hand legen wird.

Die Suezfrage ist heute eine Weltfrage, Indien und im weiteren Sinne Ostasien sind auch heute noch, wie zu den Zeiten des Kolumbus, die vielumstrittenen Länder, um deren Besitz die Völker sich in scharfem Wettbewerb gegenüberstehen. Der Suezkanal, der zwei Weltteile trennte, um sie nur um so enger zu verbinden, wird, wie jetzt in dem Kampfe in Asien, so auch in dem Kampfe um Asien eine gewichtige Rolle spielen. F. v. M.

Die Entwicklung des Baumwollbaues in Russisch-Zentralasien während des Jahres 1903.

Von Hütteningenieur Bruno Simmersbach, Charlottenburg.

Die russische Baumwollenindustrie hat im Jahre 1903 verhältnismäßig wenig unter der allgemeinen Hausse der Rohbaumwollpreise zu leiden gehabt, da die hervorragendsten russischen Fabriken, insbesondere die Fabriken des Lodzer Reviers, größere Abschlüsse in Rohbaumwolle noch zu mäßigen Preisen getätigt hatten, und da sie anderseits dem Verbraucher einen gewissen Preisaufschlag für Fertigfabrikate aufzuerlegen vermochten, der in einem vernünftigen Verhältnis zu den erhöhten Preisen für Rohbaumwolle stand. Im allgemeinen jedoch war der Preisaufschlag für Rohbaumwolle in Rußland fast ebenso hoch wie auf den anderen großen Märkten des Auslandes. Nach den Ausführungen des „Marché financier" notierte man an der Moskauer Börse im Monat März und zu Anfang April vorigen Jahres zentralasiatische Baumwolle „Upland" mit 12,60 Rubel bis 12,85 Rubel. In der Zeit vom 21. April bis 10. Mai erreichte die Notierung die Höhe von 14,50 Rubel, was einer Steigerung um 15 Prozent gleichkommt. Zu derselben Zeit zeigte die Baumwolle von Chiwa eine Preissteigerung von 6,6 Prozent, bucharische Baumwolle notierte um 7,7 Prozent höher und solche von Chorosan um 10 Prozent. Im Monat August wertete zentralasiatische Upland-Baumwolle an der Moskauer Börse schon 15,25 Rubel, bucharische Baumwolle 12,25 Rubel und Chorosanbaumwolle 9,80 Rubel. Im Monat September gelang es, einen Druck auf den Markt auszuüben, worauf die Preise langsam zu fallen begannen; diese Baisse hielt an bis in die zweite Hälfte des Monats Oktober. Den so gegebenen günstigen Zeitpunkt benutzten eine ganze Reihe hervorragender russischer Fabriken, um ihren Bedarf an Rohmaterial für sechs Monate, ja selbst für ein ganzes Jahr

einzudecken. Infolgedessen stiegen im November die Preise sehr bald wieder auf das Niveau der Augustpreise und blieben bis zum Ablauf des Jahres auch auf dieser Höhe stehen.

Wie überhaupt in ganz Europa, so hat man sich naturgemäß auch in Rußland mit der Frage beschäftigt, auf welche Weise man den amerikanischen Baumwollpreistreibereien wirksam entgegenzutreten vermöchte, um die heimische Baumwollindustrie zu schützen und der leidenschaftlichen Spekulation in Rohbaumwolle den Boden abzugraben. Das beste Mittel für Rußland im Kampfe gegen die Einflüsse der amerikanischen Baumwollmarktvorgänge besteht darin, daß es unausgesetzt die Entwicklung der Baumwollproduktion in den Provinzen des zentralasiatischen Rußlands mit allen Mitteln fördert. Bereits heute liefert Zentralasien in guten Erntejahren mehr als die Hälfte des russischen Bedarfs an Baumwolle, wie aus der folgenden Tabelle sich erkennen läßt:

Jahr	Baumwollgarn ohne irgd. welche frd. Beimischung	
	Ausländischer Import in 1000 Pud	Import aus Russ. Zentral-Asien in 1000 Pud
1897	9 960	3 800
1899	11 126	5 029
1900	10 289	7 638
1901	10 375	5 639
1902	10 866	4 897

Gleich nach der Unterwerfung Turkestans unter die russische Herrschaft stellte die Regierung Versuche an, um die amerikanische Upland-Baumwollmarke hier zu akklimatisieren, und nach einer ganzen Reihe mißlungener, kostspieliger Versuche gelang es schließlich, dank der zähen Durchführung dieses Gedankens, vollständig. Heute sind von den gesamten Baumwollpflanzungen des turkestanischen Gebietes etwa drei Viertel mit „Upland" besetzt. Der Baumwollstapel der turkestanischen Sorten steht im allgemeinen den ausländischen Mittelsorten an Qualität nichts nach und übertrifft selbst manchmal die mittleren amerikanischen Lagen. Die hauptsächlichsten Baumwollanpflanzungen Turkestans befinden sich in der Provinz Fergana; außerdem existieren Plantagen im Gebiete von Samarkand und in den südlichen Strichen der Provinz Syr-Darja. In der Provinz Transkaspien ist die Baumwollkultur wegen des Wassermangels nur sehr wenig ausgedehnt, und im Semiretschinskischen Gebiete hat sich das Klima für Baumwollanpflanzungen als zu rauh erwiesen. Die Chanate Chiwa und Buchara produzieren zwar auch Baumwolle, doch ist dieselbe von nur lokaler Bedeutung. Die mit Baumwolle bestandene Fläche in ganz Russisch-Turkestan übertrifft in guten Jahren, wie es z. B. das Jahr 1900/1 war, nicht mehr als 407 000 Dessjätinen, und die Baumwollernte erreicht nicht über 22 Mill. Pud Rohbaumwolle.*)

Auf Grund der neuesten amtlichen Angaben des Jahres 1903 brachte der Finanzbote eine Zusammenstellung, welche die Entwicklung der Baumwollproduktion in der Provinz Fergana, dem Hauptzentrum der Baumwollplantagen Turkestans, vor Augen führt. Diese Tabelle sei hier deshalb wiedergegeben.

*) 1 Dessjätine entspricht 1,1 Hektar, und 17 Teile Rohbaumwolle ergeben 5 Teile Baumwollstapel. 1 Pud = 16,4 kg.

Jahr	Bebaute Fläche in Dessjätinen			Geerntete Rohbaumwolle in Pud		Zahl der Entkörnungs-Anstalten
	Lokale Qualität	Amerik. Qualität	Total	Pro 1 Dessjät.	Total	
1889	22490	27906	50936	44	2 270 000	11
1890	18649	33492	52141	45	2 380 000	21
1891	13315	52979	66294	47	3 121 500	40
1892	17196	72588	89784	46	4 176 430	46
1893	14091	72352	86443	46	3 883 900	64
1894	15468	63380	78848	50	3 941 452	61
1895	14749	89438	104187	47	4 953 900	63
1896	14856	112632	127488	49	6 136 912	69
1897	14782	100392	115174	47	5 406 484	88
1898	10636	95524	106160	48	5 091 000	90
1899	10749	144645	155394	56	8 785 900	93
1900	12617	178763	191380	61	11 688 320	99
1901	12125	211660	233785	51	11 423 000	104
1902	12300	144200	156500	53½	9 077 100	108
1903	—	—	—	—	—	115

Zum Zwecke der Hebung der Baumwollkultur in Turkestan hat es die russische Regierung an den verschiedensten Maßnahmen nicht fehlen lassen; Musterplantagen wurden errichtet, ausgewähltes Saatgut wurde an die Bevölkerung verteilt, auf die mit Baumwolle bepflanzten Gebiete wurde teilweiser Steuernachlaß gewährt, der Zoll auf ausländische Baumwolle wurde ganz beträchtlich erhöht — auf 4,15 Rubel per Pud gereinigte Baumwolle — u. a. m.

Für den 25. Oktober 1903 hatte der Landwirtschaftsminister einen Kongreß von Baumwollinteressenten nach Taschkent einberufen zwecks Besprechung der Maßregeln, die behufs Hebung der Baumwollkultur zu treffen seien. In einem Aufsatz, welcher die Arbeiten dieses Kongresses behandelt, bringt der „Wiestnik Finansow" eine Schilderung der Gründe, welche einer schnelleren Entwicklung der Baumwollkulturen in Turkestan hinderlich im Wege stehen. Wenn man den finanziellen Ertrag einer Baumwollplantage ins Auge faßt, so bietet derselbe im Vergleich zum Ertrage anderer Nutzpflanzen, die in Turkestan geerntet werden, derartig greifbar günstige Vorteile, daß in dieser Hinsicht kein Hinderungsgrund für die Entwicklung von Baumwollpflanzungen zu finden ist. Der Nettoertrag pro Dessjätine Baumwollkultur bezifferte sich auf 180 Rubel in der Kampagne 1902/3 und auf 195 Rubel während der letzten Kampagne 1903/4; nach Abzug des Zolles von etwa 1 Rubel pro Pud Rohbaumwolle ergibt sich immer noch ein Gewinn von 105 Rubeln im Jahre 1902/3 und von 120 Rubeln im Jahre 1903/4. Brotgetreide gibt dagegen bei einem Verkaufspreis von 1,20 Rubel pro Pud nur einen Ertrag von 20,27 Rubeln die Dessjätine, Luzerne 28,62 Rubel, Hafer 24,25 Rubel usw. Wenn also unter solch günstigen finanziellen Ergebnissen die Kultur der Baumwolle trotzdem keine größere Ausdehnung nimmt, so müssen die Gründe hierfür anderweit zu suchen sein. Als solche dürften nach dem Kongreßberichte folgende zu erwähnen sein:

Zunächst hat die russische Regierung bis heute noch recht wenig getan, um moderne Kulturmethoden bei der ortsansässigen Bevölkerung einzuführen, resp. überhaupt bekannt zu machen, ebensowenig kennt man dortselbst geeignete Mittel zur Bekämpfung der parasitären Krankheitserreger der Baumwollstaude usw. Ein dringendes Bedürfnis für die Abhilfe dieser Übelstände ist deshalb die Ver-

breitung von einschlägigen Schriften und Broschüren, die natürlich in der Landessprache abgefaßt sein müßten. Ferner hat sich der Baumwollhandel in Turkestan zu einem sehr komplizierten Mechanismus ausgebildet, der die Interessen von mehreren Tausenden kleiner Baumwollpflanzer berührt, ebenso diejenigen tausender von Zwischenhändlern, hunderter von Fabriken, der verschiedenen Bankinstitute, der Transportunternehmer und anderer mehr. Man muß hier spezielle Organe schaffen, welche den Handel unter ihrer Kontrolle haben, Sachverständige ernennen und herbeiziehen, sowie auftretende Schwierigkeiten einer gerechten Lösung herbeiführen. Ferner muß man den Strom der russischen Auswanderer nach den Baumwollproduktionsgebieten hinlenken, da gerade der Mangel an Arbeitskräften eine der Hauptursachen bildet, welcher die langsame Entwicklung der Baumwollkultur in erster Linie mit zuzuschreiben ist. Da die Baumwollstaude sehr bald eine Erschöpfung des Bodens an den notwendigen pflanzenbildenden mineralischen und chemischen Substanzen herbeiführt, so muß man unbedingt die Bodenqualität wiederherstellen, entweder durch natürliche oder, da diese zumeist wohl fehlen, durch künstliche Düngemittel. Ferner gehören zur Hebung der Baumwollkultur in russisch Zentralasien Schutzmaßnahmen gegen Heuschrecken, Verbesserung der Entsamungs- und Bearbeitungs- sowie Reinigungsmaschinen, Vermehrung geeigneter Transportmittel, Herstellung von Transportwagen usw.

Als das wichtigste von allem jedoch, das einer Lösung bedarf, muß man die Kreditfrage bezeichnen. Die heutige Organisation des Kreditwesens in Turkestan ist an mehr wie einer Stelle verbesserungsbedürftig im höchsten Grade. Die großen Kaufhäuser, welche die Baumwolle an die russischen Fabriken liefern, geben recht bedeutende Vorschüsse an die Unterhändler, welche die Baumwolle bei den kleinen Pflanzern aufkaufen und denselben gleichzeitig zum Zwecke des Ankaufs oder für neue Kulturen ihrerseits wiederum die nötigen Summen, allerdings unter recht drückenden Bedingungen, vorschießen. Dieses sich weit zersplitternde Kreditsystem ist für beide Teile, Großkaufleute als auch Kleinpflanzer, in gleichem Maße schädlich. Die großen Handelsfirmen in Turkestan, welche unter erheblichen Anstrengungen darauf hinarbeiten, die Qualität der an die russischen Fabriken zu liefernden Baumwolle zu verbessern, um eine günstige Klassifizierung der verschiedenen Baumwollstapel zu erzielen, werden oft in die Unmöglichkeit versetzt, ihre Verpflichtungen erfüllen zu können, falls einmal die Unterhändler sich in der Beschaffung guter Baumwollqualitäten nicht die nötige Mühe gegeben haben, und infolgedessen die russische Baumwolle an den Hauptmarktplätzen — besonders Moskau — gleich bedeutend im Preise sinkt und an Ruf wieder einbüßt. Anderseits leidet der kleine Bauer unter den wucherischen Bedingungen, zu welchen ihm der meist nur geringe Kredit seitens des Zwischenhändlers gegeben wird.

Wenn man regierungsseitig mit fester Hand und richtigem Blicke an die Beseitigung dieser aufgezählten Übelstände herantreten und die nötigen technischen, sowie wirtschaftlichen Verbesserungen und Erleichterungen herbeiführen würde, so steht einer vorteilhaften Entwicklung der Baumwollkultur im russischen Turkestan gar nichts im Wege.

Englische Forschungsreise in West-Tibet (Rudok) und Feststellung von Goldfeldern.

Die Engländer haben die wirtschaftliche Erschließung von Tibet von zwei Seiten in Angriff genommen, nämlich von Süden durch das Tschumbital durch Öffnung des Platzes Gyangtse und von Westen durch das Tal des Oberlaufes des Indus und seines Nebenflusses Gartang vermittelst Öffnung des Platzes Garlok.

Tibet-Goldgräber haben ja schon im Altertum zu Sagen Veranlassung gegeben, und geologisch ist, wie F. v. Richthofen in seiner Rektoratsrede 1903 ausführte, der Goldreichtum Tibets sehr wahrscheinlich, da die großen Goldfundstätten der Erde immer Gegenden gewesen sind, wo langdauernde Verwitterungsprozesse das in den Steinen fein verteilte Material loslösen und allmählich an einzelnen Stellen ungestört aufspeichern können.

Die Goldfelder östlich, südlich und westlich Thokdaurapka (etwa 32° n. Br., 85° ö. L.) sind schon seit vielen Jahren bekannt.

Daß außer diesen noch weit mehr vorhanden sind, kann wohl nicht bezweifelt werden.

Neue und, wie es scheint, bedeutende Goldfelder, die bisher unbekannt waren, sind in Westtibet in neuerer Zeit durch eine Expedition des Capitain Rawling und Leutnants Hargreaves festgestellt. Am 3. Juni 1903 brach die Expedition von Tholiang, dem östlichsten bewohnten Platz von englisch Kaschmir, auf und erreichte auf dem Lana-La (La-Paß) tibetischen Boden. Die Expedition ging zuerst in ungefähr östlicher Richtung vor. Am Memar-Tschaka-See (82° ö. L., 34° n. Br.) traf die Expedition auf eine größere Anzahl goldgrabender Tibeter, die angaben, aus Lhassa gekommen zu sein. Das Tal nannten sie Pallo Tschok. Auch in vielen Nebentälern wurde nach Gold gegraben. Nachdem die Expedition längere Zeit am Südabhang des Kwen lün topographische Aufnahmen gemacht hatte, ging sie durch die Antilopenebene — die durch Rudel von mehr als 10000 Stück ihrem Ruf alle Ehre machte — nach Süden, ungefähr auf 83° 30′ ö. L., stets wichtige topographische Aufnahmen machend. Vom 34° n. Br. wurde südwestliche Richtung eingeschlagen, und am To Huping-Tso (Tso-See) und Aru-Tso vorbei erreichte man nach drei Tagen bei Lungdo Dschyantschamuk (33° 40′ n. Br., 82° 10′ ö. L.) bedeutende Goldfelder. Als sie bei dem ersten Goldgräber ankamen, ist dieser gar nicht erstaunt, einen Fremden zu sehen, erzählt ihnen vielmehr, daß sie schon lange erwartet und von der Rudok „Armee" gesucht würden, um ihr weiteres Vordringen zu verhindern. Nach einigen Tagen weiteren Marsches wachte die Expedition durch großen Lärm auf und sah sich von etwa 40 bewaffneten Tibetern umgeben. Diese wollten durchaus durchsetzen, daß die Expedition kehrt machte; abgesehen von einigen Püffen und Stößen, kommt es jedoch nicht zum Kampfe, trotzdem die Expedition ihren Willen durchsetzt. Aber nähere Erkundungen über die Zahl der Goldfelder und die Höhe der Ausbeute zu machen, ist unmöglich. Die Tibeter suchen ängstlich die Fremden von ihren Goldfeldern

fernzuhalten, weil sie — und wohl nicht mit Unrecht — befürchten, daß die Fremden die Goldfelder, wenn sie ihren Reichtum kennen, für sich beanspruchen könnten. Daß die Goldfelder südwestlich des Arn-Tso und Bum-Tso sehr ergiebig sein müssen, ging aus der großen Zahl der Tibeter, die die Expedition begleitete, bis sie über die englische Grenze ging, hervor. Über die Gewinnung des Goldes konnte nur das in Erfahrung gebracht werden, daß sie zuerst den guten Goldsand in Kegeln aufschütten, und wenn sie genügenden Vorrat haben, ihn auf primitivste Weise durchwaschen.

Anfang Oktober erreichte die Expedition nach über vier Monaten Wanderung auf tibetischem Gebiet wieder die Grenze Kaschmirs, nachdem sie 6000 Meilen zurückgelegt hatte und, außer der Feststellung dieser neuen bedeutenden Goldfundstätten, in einem größtenteils unbekannten Gebiet von 35000 Quadratmeilen topographische Aufnahmen gemacht hatte.

Nach The Geographical Journal. April 1905.

— —rn.

Asien im Monat Juli.

Als im Jahre 1900 in Amoy auf unaufgeklärte Weise ein japanischer buddhistischer Tempel durch Feuer zerstört wurde, erschienen wenige Stunden später bereitliegende japanische Kriegsschiffe, landeten ein Korps und besetzten den Hafen. Damals hat England die klugen schiefäugigen Politiker zurückgeschreckt. Allein, wie schon im vormonatlichen Artikel gesagt, Japan verstand es sehr wohl, nach europäischem Muster die religiöse Frage für politische Zwecke auszunutzen.

Im Jahre 1899 ward zu Tokio ein besonderer Religionsbund gegründet, der unter dem hochtönenden Namen des „ostasiatischen Kulturbundes" versuchte, zur „Stärkung der nationalasiatischen Kräfte" den Buddhismus und seine Anhänger in den übrigen asiatischen Ländern zu unterstützen. Unter nationalasiatisch verstand man natürlich nationaljapanisch. Aus Japan, China, Indien und Siam zog man hervorragende Buddhisten zu Konferenzen heran. Japanische berühmte Buddhistenpriester bereisten halb Asien, um den Bestrebungen des Bundes die Wege zu ebnen. Sie begründeten eine besondere Zeitschrift und traten insbesondere mit der in Indien etablierten Mahabodai Society in Verbindung.

Dieser Bund will Japan nicht zum politischen, sondern vor allen Dingen zum geistigen Mittelpunkt des Asiatentums machen. Die politischen Kreise aber, denen seine Bestrebungen außerordentlich gelegen kommen, tragen keine Bedenken, das Vorgehen des Bundes bei Gelegenheit und im Auslande rechtskräftig zu unterstützen.

In China nun fand man es für gut, die Sache so anzufassen, daß man zunächst die Mönche und dann die Bevölkerung zum Widerstande gegen die von der Regierung verfügte Säkularisation der Klöster und Einziehung der Klostergüter aufreizte; man hat sich dabei soweit vorgewagt, daß eines schönen Tages in Hangtschu ein buddhistisches Kloster unter einer Art Flaggenhissung ausdrücklich unter japanischen Schutz gestellt wurde; man brannte ein Feuerwerk ab und errichtete ein Schild mit der Inschrift: „Allgemeine Kultusstätte der Kaiserlich-Japanischen Schin-Schin Hongwanji-Gesellschaft". Diese Tafel wurde zwar auf Veranlassung der chinesischen Behörden wieder entfernt, aber die japanischen Emissäre blieben im Land, und man berief sich bei dieser sogenannten Missionstätigkeit darauf, daß Japan in dieser Beziehung schon deshalb das gleiche Recht in China habe, wie die Westländer, weil es mit China und diesen durch Meistbegünstigungsverträge gebunden sei. Die chinesischen Behörden fanden seit dieser japanischen Einmischung allgemach Widerstand und sehr bald einen organisierten Widerstand seitens der buddhistischen Priesterschaft.

Die japanische Agitation auf diesem Gebiete hat während der letzten Jahre rasche Fortschritte gemacht. Selbst auf dem Gebiete der Journalistik hat man hier mit allen Mitteln zu wirken versucht. Die Zeitung „Schenpao", welche noch im Dezember vorigen Jahres auf die schweren Gefahren hingewiesen hat, welche der chinesischen Staatshoheit aus diesen Bestrebungen erwachsen müssen, ist heute von Japan angekauft und schwimmt vollständig im Fahrwasser des „Kulturbundes".

Die Japaner geben sich der Hoffnung hin, daß es ihnen gelingen werde, an der Hand des Buddhismus allmählich dem Konfuzianismus der gebildeten Chinesen näher zu kommen. Sie haben zu diesem Zwecke selbst den Buddhismus in ihrem Sinne entsprechend umgeformt. Die Tschin-Tschin-Kirche erlaubt nämlich ihren Anhängern die Heirat und führt mit Geschick das ethisch-sozialpolitische Prinzip in ihre Lehre ein, welche der alte Buddhismus verneint hatte. Vielleicht ist es möglich, daß auf dem Wege einer solchen Umformung der Religion in der Tat japanische Einflüsse auch auf das gebildete China wirksam werden können. Der fortschrittliche Japaner aber, der überall von Aufklärung und Intelligenz spricht, scheut sich bezeichnenderweise nicht, mit den verschiedenlichsten abergläubischen und verkommenen Elementen des buddhistischen Mönchtums gemeinsame Sache zu machen, wenn er glaubt, dadurch seinem nationalpolitischen Zwecke dienen zu können. Sein Feldzugsplan ist der, auf diesem Gebiete zunächst mal ins Volk zu dringen; später will er versuchen, durch Änderung der Front, durch Umwandlung der bisher von ihm geschützten Dogmen, auch die Gegenpartei der Intelligenz in die Tasche zu stecken.

Es ist selbstverständlich, daß in einem alten Kulturlande wie China, welches eine Unmenge der verschiedenartigsten Strebungen, Anschauungen, Sekten und Bekenntnisse umfaßt, ein Politiker sehr rasch Einfluß gewinnen kann. Nicht anzunehmen aber ist, daß der feine, gebildete chinesische „Literat", der fast seit einem Jahrtausend in geistigem und sittlichem Hochstande seiner besonderen Kultur anhing, ohne weiteres und in absehbarer Zeit seelisch, geistig und politisch gegen ein Volk hin kapitulieren wird, das er bis vor ganz kurzer Zeit mit Recht gewohnt war, den barbarischen Stämmen zuzuzählen. —

Auf dem Kriegsschauplatze herrscht, abgesehen von

kleinen Verschiebungen, die insbesondere die Zernierung von Wladiwostok vorbereiten, so ziemlich Ruhe; das Interesse wendet sich den Friedensverhandlungen in Amerika zu und den Einflüssen, die europäische Politik auf die endliche Beilegung der Feindseligkeiten ausüben will. Unterdessen deuten kleine Anzeichen darauf hin, daß eine Verschiebung der Konstellation sehr wohl in den Bereich der Möglichkeit treten kann: Japan wird von seinen angelsächsischen Bundesgenossen recht schlecht behandelt. So hat neuerdings Australien der Einwanderung und Niederlassung der Japaner sehr bemerkenswerte Schranken auferlegt. Die Regierung von Britisch-Kolumbien aber, dem pacifischen Kanada, trug kein Bedenken, die japanische Arbeiterfrage anzuschneiden und durch ein Ausnahmegesetz für Japan in negativem Sinne zu regeln. Die Angelsachsen sind Realpolitiker: sie selbst vermehren sich langsam und wollen eine Überflutung mit fremden Elementen eben einfach verhindern. Britisch-Kolumbien aber ist ein rasch emporblühendes Land, dessen Bevölkerung sich während der letzten 10 Jahre um 87 % vermehrt hat: der Ausschluß trifft die Japaner empfindlich. Auf ihre Vorstellungen hin hat allerdings die englische Regierung den kolumbischen Beschluß annulliert; in der Sache selbst dürfte indessen wenig geändert werden. Die japanische Presse aber führt eine stolze und anmaßende Sprache: daß Japan selbst dem Fremden noch heute den persönlichen Erwerb von Grundeigentum versagt, scheint dabei geflissentlich übersehen zu werden.

Bücherbesprechungen.

Nutzbare Tiere Ostasiens. Pelz- und Jagdtiere, Haustiere und Seetiere. Von Emil Brass, Fellow Royal Asiatic Society. Verlag von J. Neumann, Neudamm 1904. VIII. 130. Gebd. 5,50 Mk.

Der Verfasser, der auf eine zwölfjährige Tätigkeit im fernen Osten, wo er im Fellhandel und Häuteexport tätig war, zurückblicken kann, gibt in diesem Buche eine äußerst anziehende Beschreibung und Charakteristik der ostasiatischen Tierwelt, soweit sie nutzbar ist.

Im Abschnitt I werden die Pelztiere Ostasiens behandelt, von den gewaltigsten Raubtieren, den Tiger- und Bärenarten, bis zu den Murmeltieren und Eichhörnchen.

Abschnitt II beschreibt die Jagdtiere, sowohl Haar- wie Federwild. Am interessantesten ist davon das Kapitel der Hirsche, das in zum Teil von unseren heimischen Arten stark abweichenden Arten vorkommt — Ich will hier nur auf das Beispiel des Hydropotes inermis hinweisen, den wohl jeder auf den ersten Blick für ein Reh hält, und der auch in der Tat von den meisten Jägern draussen so genannt wird.

Im III. Abschnitt werden die Haustiere besprochen. Den Löwenanteil hat hier das Pferd, und der Verfasser hebt mit Recht die äußerst schätzenswerten Eigenschaften dieses Reittieres hervor: seine Ausdauer und seine Genügsamkeit, wogegen die Nachteile, Kleinheit und keine besonders eleganten Formen, vollkommen in den Hintergrund treten. Ob nicht auch das mongolische Pferd in Südwest-Afrika seine Schuldigkeit tun würde? Ich glaube, man könnte diese Frage mit ja beantworten. Esel und Maultier scheinen mir im Verhältnis zu ihrer Verbreitung etwas knapp behandelt zu sein. Daß das Fell des Canis familiaris nicht gehandelt wird, ist wohl ein Irrtum, wenigstens weist die Zollstatistik von Kiautschou eine nicht unbedeutende Zahl von Hundefellen, die zweifellos aus Schantung und nicht aus der Mandschurei stammen, nach.

Unter „Nutzbare Insekten" werden in diesem Abschnitt auch die Seidenspinner und die Bienen sowie ein besonderes Wachstier, wenn auch nur kurz, besprochen. Letzteres wird im Frühjahr aus der Provinz Kweichow auf dem Landwege durch Träger nach der Provinz Szechuan gebracht, wo es auf bestimmte Bäume gesetzt wird; diese überzieht das Insekt mit einem wachsartigen Überzuge, der abgeschabt und geschmolzen wird; dieses Wachs, das rein und sehr hart ist, gilt als bedeutend wertvoller als das gewöhnliche Bienenwachs.

In Abschnitt IV endlich sind die Seehunde, die Walfische, die Fische sowie die Krebse und Schalentiere besprochen.

Wenn auch gemäß der Tätigkeit des Verfassers die Tiere in erster Linie nach ihrer Nutzbarkeit behandelt werden, so bietet doch das Buch soviel des Interessanten für den Naturfreund und Jäger, daß es durchaus empfohlen werden kann. Letzterer wird auch aus dem Buche gut entnehmen können, wo er erfolgreiche Jagden zu unternehmen hat. Die wissenschaftlichen Namen sind übrigens mit Hilfe des Verwalters der Säugetier-Abteilung des Zoologischen Museums in Berlin sorgfältig festgestellt worden.

Etwas hoch finden wir den Preis des übrigens recht gut ausgestatteten Buches. —rn.

„Der Ferne Osten." Monatsschrift zur Verbreitung der Kenntnis der Kultur und Verhältnisse Ostasiens. Herausgeber C. Fink, Schanghai. Preis 16,— Mk. jährl.

Wiederum zieht die ostasiatische Welt aller Blicke auf sich; die Waffentaten eines kleinen, ehrgeizigen Volkes der gelben Rasse sowie auch dessen erstaunliche Erfolge auf friedlichen Gebieten haben allgemeines, berechtigtes Staunen erregt. Das Gespenst der „gelben Gefahr", die Verwirklichung des Programms „Asien den Asiaten" scheint mehr als je nahegerückt. Durch die Ereignisse der letzten Jahre hat die Mehrzahl der Deutschen sich bewogen gefühlt, sich etwas mehr mit der Kulturwelt Ost-Asiens zu beschäftigen, und die Zeiten sind vorüber, wo auch sogenannte „Gebildete" nicht viel mehr von den Ostasiaten wußten, als daß der Chinese schmutzig ist, Tee trinkt und einen Zopf hat, daß die Japaner Teemädchen haben, Geishas genannt.

Immerhin allzugroß sind die Kenntnisse der ostasiatischen Kulturwelt nicht, und vor allem bietet diese Kulturwelt ein so eigenartiges und umfangreiches Feld, daß es viele Jahre eingehenden Studiums bedarf, um sich auch nur bescheidene Kenntnisse der Kultur der Völker am Westufer des Stillen Ozeans zu verschaffen. Ein solches Hilfsmittel, sich über Land und Leute dort in angenehmer und unterhaltender Weise zu belehren, bietet „Der Ferne Osten." In seinen reich und vorzüglich illustrierten Artikeln bietet er gleichsam kleine Monographien über die ostasiatischen Völkerschaften, ihre Sitten und Gebräuche, ihre Heimat und ihre Geschichte. Aus den Artikeln in den neuesten Heften möchten wir nennen: Eine Reise ins Land der aufgehenden Sonne; Eine alte chinesische Erdkarte; Am oberen Hoangho v. Leutnant Filchner; Ein Besuch bei den Ureinwohnern Chinas; Die Sträflinge auf Sachalin.

Die Zeitschrift, die bis vor einem Jahr in Vierteljahrsheften erschien und damals auch hier empfohlen wurde, möchten wir hiermit erneut den Freunden ostasiatischer Kultur empfehlend in Erinnerung bringen. —rn.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Die Zuckereinfuhr Beiruts.

Die Gesamteinfuhr von Zucker nach Beirut betrug im Jahre 1904 74 804$^1/_2$ dz gegen 66 442 dz im Jahre 1903 und 70 950 dz im Jahre 1902.

Der Unterschied dieser Einfuhrziffern dürfte eher in dem jeweiligen Vorratslager am Jahresanfang begründet sein, als in einer wirklichen Verschiedenheit der Einfuhrmengen, und es kann wohl der durchschnittliche Jahreskonsum auf etwa 70 000 dz geschätzt werden.

Der Umstand, daß diese Ziffer auch für das verflossene Jahr erreicht worden ist, beweist, daß der Konsum nicht durch die bedeutende Preissteigerung im zweiten Semester beeinträchtigt worden ist; letztere drückt sich am besten in folgenden Ziffern aus: Concassés stiegen von 31 Fr. bis auf 50 Fr. für 100 kg; Kristalle stiegen von 24 Fr. bis auf 40 Fr. für 100 kg.

Da die meisten Händler in Beirut bereits im Frühjahr bedeutende Kontrakte in neuer Ernte abgeschlossen hatten, sowohl mit Rußland als auch mit Österreich-Ungarn, auf der Basis von 24—26 Fr. für russischen Kristallzucker und 31—33 Fr. für österreich-ungarischen Concassé, so stellte sich das verflossene Jahr für dieselben als sehr gewinnbringend dar. Die Lieferungskontrakte mit Österreich-Ungarn waren erheblicher als die mit Rußland, und es ist nur diesem Umstande zuzuschreiben, daß die befürchtete Verminderung in der Einführung österreichisch-ungarischer Concassés — zugunsten des russischen Kristallzuckers nicht eingetreten ist; es ist sogar eine kleine Zunahme zu verzeichnen.

Der weitaus größte Teil der Mehreinfuhr entfällt indessen auf die russischen Kristalle, welche von 35 000 dz im Jahre 1903 auf 40 000 dz im Jahre 1904 gestiegen sind.

Für das Jahr 1904 läßt sich die Gesamteinfuhr zergliedern in folgende Sorten: 40 000 dz kristallisierter Zucker in Säcken von 106$^1/_2$ kg, 30 000 dz Concassés in Säcken von 84 kg, 4800 dz 2, 3, 5 kg Brote, sowie Würfel in Kisten von 50 und 100 kg mit folgenden Ursprungsländern: 40 000 dz aus Rußland, 31 000 dz aus Österreich-Ungarn und 3800 dz aus Frankreich.

Gegen Ende des Jahres trat auch die Société Générale des Sucreries et de la Raffinerie d'Egypte in Kairo als Verkäufer in Concassés auf und soll etwa 5000 Sack zu 84 kg für Lieferung Januar/April verkauft haben, zu rund 3 Fr. für 100 kg unter den österreichisch-ungarischen Preisen für Concassés; die Beiruter Käufer bestehen auf einer solchen Differenz, weil die Concassés der ägyptischen Raffinerie in Platten und nicht in Brotstücken geliefert werden, und der Konsum sich an erstere Form noch nicht gewöhnt hat.

Im letzten Jahre hat also die russische Einfuhr bereits über die Hälfte — rund 55% — der Gesamteinfuhr eingenommen, und falls die herrschende Preisspannung von etwa 10 Fr. auf 100 kg zwischen russischen Kristallen und österreich-ungarischen Concassés bestehen bleibt, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die Einfuhr und der Konsum in ersterer Sorte noch weiter zunehmen wird.

Die Preise stellen sich zurzeit wie folgt für 1 dz: Sandzucker (Kristall) auf 36$^1/_2$ Fr. netto cif. Beirut, Concassés auf 46 Fr. mit 2% Diskont cif. Beirut, Brotwürfel auf 50 bis 52 Fr. mit 2% Diskont cif. Beirut.

Die Zuckereinfuhr nach den übrigen Plätzen Syriens (Jaffa, Haifa, Tripoli, Alexandrette und Mersina) dürfte der Einfuhr nach Beirut gleichkommen, so daß die gesamte Zuckereinfuhr nach Syrien auf 150 000 dz geschätzt werden kann. Deutschland zeigt für das syrische Zuckergeschäft kein Interesse.

Absatz baumwollener Hosenstoffe in der Türkei.

Seit etwa Jahresfrist macht sich auf dem Konstantinopler Markt die Konkurrenz der Lodzer Textilindustrie bemerkbar, und trotz teilweiser Rückgänge und Mißerfolge muß für die türkischen Märkte, wie schon jetzt auf den persischen Plätzen, mit ihrer steigenden Bedeutung gerechnet werden.

Während sich bedruckte Baumwoll- und Flanellstoffe in den Dessins und Preislagen noch nicht dem türkischen Markt angepaßt haben und von Italien vorläufig erheblich unterboten werden, in den besseren Qualitäten aber an die deutsche Ware nicht heranreichen, erweist sich Lodz in einem für die türkischen und persischen Märkte sehr wichtigen Artikel, nämlich den „bedruckten Baumwollhosenstoffen", als äußerst leistungsfähig und wird die Konkurrenzen, namentlich Italien, unschwer aus dem Felde schlagen.

Ein Muster derartiger Hosenstoffe, das in einer Breite von 69/70 Zentimeter geliefert wird und einschließlich Aufmachung franko Verpackung, franko Bord Konstantinopel mit 4 Prozent Kassa-Skonto bei Bezahlung innerhalb 30 Tagen nach Ankunft, zu 35 St. in Kisten verpackt — nur 39 Centimen pro Meter kostet, liegt in den nächsten vier Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstraße 74, Zimmer 174, für deutsche Interessenten zur Einsicht aus.

Erwägt man, daß die türkische Bevölkerung im allgemeinen sehr arm ist und selbst bewußt mit minderwertigen Qualitäten zufrieden sein muß, so kann man, wenn die fertige, mit Blechknöpfen versehene Hose im Straßen-Einzelhandel zu 5 Piaster 10 Para = etwa 96$^1/_2$ Pfennige zum Verkauf angeboten wird, auf die Absatzfähigkeit genannter Stoffe zurückschließen.

Russisches Asien.

Mineralgewinnung im Kaukasus im Jahre 1904.

Nach Angabe der Verwaltung des kaukasischen Montanindustriebezirks gestaltete sich die Ausbeutung der wichtigsten Mineralien im Kaukasus im Jahre 1904 in nachstehender Weise: Gewonnen wurden 663 563 497 Pud Naphtha, 4 214 931 Pud Steinkohlen, 1 031 183 Pud Kochsalz, 20 255 979 Pud Manganerz, 6200 Pud Schwefelerze, 2 037 862 Pud Silber-, Blei- und Zinkerze, 6 896 106 Pud Kupfererze. Ausgeschmolzen wurden 296 633 Pud reines Kupfer.

Die Seidenzucht im Kaukasus im Jahre 1904.

Das verflossene Jahr kann in bezug auf die Seidenzucht nicht als sehr günstig angesehen werden, wie aus den Mitteilungen über den Verlauf der Seidenzucht in den wichtigsten Gebieten des Kaukasus zu ersehen ist.

Das Jahr 1904 war für die Seidenzucht im Kaukasus ungünstig. Die Ernte war bedeutend geringer als sonst und überstieg nicht 300000 Pud Kokons, so daß die Seidenzüchter 100000 bis 150000 Pud Kokons eingebüßt haben, d. h. gegen 1200000 bis 1800000 Rbl.

Die Tätigkeit der kaukasischen Seidenzuchtstation hatte im Jahre 1904 den Zweck, wie auch in den früheren Jahren, die Entwicklung und Verbesserung der kaukasischen Seidenzucht möglichst zu fördern und zu unterstützen. In ihren Laboratorien wurden Untersuchungen angestellt, sowohl hinsichtlich der Gelbsucht der Raupen und anderer Krankheiten, als auch hinsichtlich der technischen Eigenschaften der Kokons verschiedener Seidenraupenrassen. Das Museum der Station wurde bereichert durch Kollektionen künstlicher Seide, Wachs aus verschiedenen Weltgegenden usw. Es wurde von etwa 900 Besuchern besichtigt. Pflänzlinge von Maulbeerbäumen wurden gegen 5000 Stück verteilt; in den Brutanstalten wurden Seidenraupen aus 60 Solotnik Eier gezüchtet, welche $27\frac{1}{2}$ Pud Kokons lieferten, von denen 60229 Lagen Grains gewonnen wurden; von den letzteren wurden als tauglich 51683 Lagen verwendet. An den Lehrkursen in der Seidenzucht nahmen 64 Schüler aus verschiedenen Gegenden des Landes teil.

Indien und Australasien.

Teekultur und -Ausfuhr Britisch-Indiens.

Die mit Tee bebaute Fläche und ihr Ertrag betrug:

	acres
1901	525252
1902	524827
	lbs.
1901	188589261
1902	208709571

Die Ausfuhrmenge war in den letzten 5 Jahren:

	in 1000 lbs.	Rs.
1899/1900	175038	90921220
1900/1901	190305	96509301
1901/1902	179685	81494893
1902/1903	181423	73616421
1903/1904	207160	85579327

Die Ernte des Jahres 1903/4 war außerordentlich reichlich, trotzdem das bebaute Areal etwas abgenommen hat, und übertraf um ein beträchtliches die Ernten der vorhergehenden Jahre. Das ist zum Teil dem tatsächlich größeren Ertrag der Teepflanzen, gleichzeitig aber auch der etwas weniger sorgfältigen Auswahl bei der Ernte zuzuschreiben, da infolge der hohen Preise für weniger feine Sorten es von Vorteil war, weniger gute Blätter mit in die Ernte zu nehmen. Auch muß als Erklärung für die reichliche Ernte mit in Betracht gezogen werden, daß die große Zunahme des in Bebauung genommenen Flächeninhalts eigentlich erst jetzt zu tragen beginnt und daher erst jetzt äußerlich wirksam wurde.

In sehr großer Sorge sind die am Teehandel interessierten Kreise durch den hohen Einfuhrzoll auf Tee in Großbritannien versetzt. Seit derselbe von 6 d auf 8 d für das englische Pfund erhöht worden ist, haben die Klagen der Farmer nicht aufgehört, und es ist eine lebhafte Agitation im Werke, um die heimischen Behörden zu einer Abhilfe zu bewegen. Im Hinblick auf die Förderung der Teeproduktion hat man dazu gegriffen, für die Produktion von grünem Tee und von Nachahmungen von Formosa-Tee Prämien auszusetzen, zu denen die nötigen Gelder durch einen Ausfuhrzoll von $\frac{1}{4}$ pie (1 pie = $\frac{1}{8}$ d) für das englische Pfund in Indien produzierten Tees aufgebracht werden sollen. Die Verteilung dieser Prämien geschieht gemäß dem Tea Cess Act von 1903 durch das für die Verwendung dieser Summen eingesetzte Tea Cess Committee, der Ertrag des Ausfuhrzolles ist jedoch zu gering, um genügende Mittel in die Hände dieser Organisation zu geben und ihr namentlich auch die Möglichkeit zu lassen, durch geschickte und ausgiebige Reklame im Auslande für das indische Erzeugnis Propaganda zu machen.

Die Ausweise über die Ausfuhr nach den einzelnen Ländern ergeben eine Zunahme der Ausfuhr nach den britischen Kolonien und dem außerbritischen Ausland um 8,4 Millionen Pfund. Auffallend ist dabei die Zunahme, die der Teehandel mit Rußland aufweist, der von 3,9 Millionen Pfund auf 9,4 Millionen Pfund gestiegen ist. Zum großen Teil ist dies auf die Eröffnung der sibirischen Bahn zurückzuführen, weil die russische Regierung, um den Handel in Dalny zu heben, die dortigen Einfuhrzölle und unter diesen auch diejenigen auf indischen Tee ermäßigt hatte. In der Tat entfallen im Jahre 1903/4 von der Gesamtausfuhr nach russischen Häfen, die sich, wie erwähnt, auf 9,4 Millionen Pfund belief, mehr als die Hälfte auf Dalny. Später hat freilich der Krieg diesen Hafen geschlossen, während gleichzeitig in den Häfen des Schwarzen Meeres ein um 1 d für das Pfund höherer Zoll auf indischen Tee gelegt worden ist.

Die Ausfuhr verteilte sich im allgemeinen auf die einzelnen Konsignationsländer in den letzten drei Jahren wie folgt:

	1901/1902 1000 lbs.	1902/1903 1000 lbs.	1903/1904 1000 lbs.
Großbritannien	159014	152895	170186
Rußland	1624	3968	9451
Kanada	1059	5554	8576
Australien	8575	5795	7269
Asiatische Türkei	2626	3273	2830
Europäische Türkei	144	390	216
Persien	2530	3254	2171
China	1337	1521	2009
Vereinigte Staaten	1080	2672	1528
Deutschland	648	592	546

Die geringe Menge des nach Deutschland direkt gehenden Tees dürfte sich für den deutschen Konsum noch durch Teeankäufe in London erhöhen.

(Nach einem Bericht des Kais. Generalkonsulats in Kalkutta.)

Markt für Textilwaren in Britisch-Indien.

Die hohen Preise der Rohbaumwolle im Jahre 1903 haben die Produktion von Garnen stark erschwert und direkt auf die indische Produktion sowie indirekt auf die Einfuhr gewirkt. Die Einfuhr Indiens an Garnen hat im Jahre 1903/4 den tiefsten Stand seit 33 Jahren erreicht und betrug 28000000 lbs. Die Schwankungen der Einfuhr in den letzten 6 Jahren ergeben sich aus folgenden Zahlen:

	Millionen lbs.		Millionen lbs.
1898/1899	45,5	1901/1902	38,3
1899/1900	42,6	1902/1903	33,7
1900/1901	34,8	1903/1904	28,0

Das eingeführte Garn besteht meist aus den mittleren

Nummern 31 bis 40, während die indische Produktion hauptsächlich die weniger feinen Nummern 1 bis 30 liefert. Die Produktion indischer Spinnereien hat im Jahre 1903/4 nur unwesentlich zugenommen.

Die Einfuhr von Baumwollwaren hat unter der Krisis in der Baumwollindustrie in ähnlicher Weise wie die von Garnen gelitten. Sie ist allerdings nicht, wie im Jahre 1902/3, gesunken, aber ihre Zunahme — um $2^1/_2$% — erscheint unbedeutend, wenn man bedenkt, daß das Jahr 1903/4 für die Bevölkerung im ganzen ein verhältnismäßig günstiges war. Im ganzen betrug die Einfuhr an Baumwollwaren über 34% der Gesamtwareneinfuhr, 3,5% weniger als im vorigen Jahre. Die Einfuhr von grauen, ungebleichten Stückgütern hat, wie aus der folgenden Tabelle zu ersehen, nicht unbedeutend abgenommen, während die beiden anderen Hauptklassen (weiße gebleichte und bunte bedruckte oder gefärbte) eine beträchtliche Zunahme aufweisen. Überhaupt scheint mit dem Lauf der Jahre auf ungebleichte Waren ein immer kleinerer Anteil an der Gesamteinfuhr von Baumwollwaren zu entfallen. Aus der folgenden Zusammenstellung ist die Einfuhr in den Hauptklassen von Baumwollwaren in den beiden letzten Jahren ersichtlich:

Stückgüter	1902/1903	1903/1904
Graue ungebleichte	15461853	13267442
Weiße gebleichte	51092809	62066572
Bunte bedruckte oder gefärbte	65993524	79911835
Segeltuch	35683	38988
Taschentücher und Umschlagetücher in Stücken	1339217	2629444
Strumpfwaren, reine und gemischte	3213103	5019296
Spitzen und Tüll	481613	514482
Schnur	132564	153725
Nähgarn	2252080	2198793
Zusammen mit anderen Klassen	281488231	288685019

Die beiden einzigen Gattungen darunter, für die Deutschland nennenswert in Betracht kommt, sind Strumpf- und Wirkwaren sowie bunte und bedruckte Waren. Der Wertbetrag der von deutschen Häfen verschifften Baumwollwaren ist um rund 5 Lakhs gestiegen und steht weit über dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre (2320373 Rs. gegen 1447660 (1899/1900), 1769230 (1900/1), 2002250 (1901/2) und 1808106 (1902/3). Von dieser Zunahme entfallen auf Strumpf- und Wirkwaren mehr als 1 Lakh, auf gedruckte Stoffe rund 2 Lakhs. Das charakterisiert die Bedeutung dieser beiden Zweige für den indischen Markt.

Die Einfuhr von Seidenwaren hat sich im Gegensatz zu Rohseide gehoben auf 18334720 Rs. gegen 16323232 Rs. im vorhergehenden Jahre. Bombay bezog davon für 11,5 Millionen und Burma, dessen Seidenkonsum einen besonderen Zuwachs aufweist, 5,4 Millionen. Fast neun Zehntel von den reinseidenen Stückgütern kamen aus China und Japan. Namentlich Japan erringt sich in diesem Artikel eine ganz bedeutende Stellung. Der Betrag der von deutschen Häfen verschifften Seidenwaren ist trotz des kleinen Rückschlags in der dem letzten Jahre vorhergehenden Periode im Steigen begriffen. Er wird im Jahre 1899/1900 mit 365826 Rs., im Jahre 1903/4 mit 546949 Rs. angegeben.

Eine ganz bedeutende Rolle spielt die deutsche Industrie in der Versorgung Indiens mit Wollwaren. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß Deutschland an Wollwaren zwischen einem Drittel und Viertel der gesamten Einfuhr Indiens liefert. In diesem Jahre ist die Ausfuhr Deutschlands nach Indien in den einschlägigen Artikeln gestiegen und hat sich von den ungünstigen Ergebnissen des Jahres 1902/3, wo die Überfüllung des Marktes den Absatz erschwert hatte, erholt. Besonders zu erwähnen ist der deutsche Handel in Umschlagetüchern (Schals), von denen die Hälfte deutschen Ursprungs sein mag. Deutsche Fabrikate von Bradfordstoffen haben sich, wie es scheint, nicht auf der früheren Höhe halten können. Die Einfuhr von Wollwaren in den beiden letzten Jahren ergibt sich aus folgender Tabelle:

	1902/1903	1903/1904
Borten	294412	285474
Teppiche	576306	896738
Stückgüter	9555949	13505528
Umschlagetücher	2002965	4073392
Zusammen mit anderen Wollwaren	14059122	21593672

Ein wenigstens annäherndes Bild von der Bedeutung des indischen Wollwarenhandels für die deutsche Industrie gibt folgende Zusammenstellung der aus deutschen Häfen nach Indien verschifften Wollwaren:

	1902/1903	1903/1904
Borten	4949	10712
Teppiche	82868	142129
Stückgüter	1354065	1790283
Umschlagetücher	1146990	2382118
Andere Sorten	433298	787142
Zusammen	3022170	5112384

Aufhebung des Ausfuhrzolls für Pfeffer in Französisch-Hinterindien.

Nach einer Mitteilung des Board of Trade Journal ist durch Verordnung der französischen Regierung vom 25. Dezember v. Js. der Ausfuhrzoll auf Pfeffer (3 v. H. des Wertes) in Französisch-Hinterindien aufgehoben worden.

Erhebung eines Zollzuschlags in Surinam.

Durch Verordnung des Gouverneurs von Surinam vom 13. Februar d. Js. ist vom genannten Tage ab bis einschließlich 31. Dezember 1905 die Produktionssteuer für Balata infolge der niedrigen Marktpreise auf 0,05 Gulden für 1 kg herabgesetzt und, um den dadurch für die Kolonialkasse entstehenden Einnahmeausfall zu decken, für den genannten Zeitraum auf die Einfuhrzölle ein Zuschlag von 2 v. H. gelegt worden.

(Gouvernementsblad van de Kolonie Suriname.)

Ostasien.

Gegen die amerikanische Baumwollspekulation.

In einem im „Pioneer" vom 6. Mai d. J. enthaltenen Artikel wird lebhaft Klage geführt über die Methoden amerikanischer Baumwollspekulation. Die Berichte, wonach die amerikanische Baumwollernte in der Zeit und in der Quantität hinter dem Durchschnitt zurückbleibt, sollten Indien und die übrigen britischen Kolonien nach den Ausführungen des Artikels ermutigen, sich endlich von der Herrschaft Amerikas im Baumwollhandel zu befreien. Sei Indien allein dazu nicht imstande, so böte ein gemeinschaftliches Handeln mit China, wo eine ungeahnt große Menge von Baumwolle gebaut werde, manche gute Aussichten in dieser Richtung.

Jedenfalls wird die Angelegenheit vor dem im Laufe des Monats Juni d. Js. in Manchester zusammentretenden Baumwollenkongreß zur Sprache kommen.

Zollrückerstattung für eingeführten Rohzucker in Japan.

Durch ein Gesetz No. 27 vom 23. Februar 1905 ist das Gesetz No. 33 vom 25. März 1902, betreffend die Rückerstattung des Zolls für eingeführten Rohzucker, abgeändert worden. Bisher konnte derjenige, der aus eingeführtem Rohzucker unter No. 15 der holländischen Farbenskala mit Genehmigung der Regierung raffinierten Zucker oder Kandiszucker herstellt, die Rückerstattung des für das Rohmaterial gezahlten Einfuhrzolls von der Regierung verlangen. Nach der jetzigen Änderung wird der Einfuhrzoll nur insoweit vergütet, als die Menge des eingeführten Rohmaterials die Menge der daraus erzeugten Raffinade übersteigt.

(Japanischer Staatsanzeiger vom 24. Februar 1905.)

Schiffsverbindung zwischen Shimonoseki und Fusan.

Die Osaka Shosen Kaisha eröffnete am 15. April d. Js. eine regelmäßige Schiffsverbindung zwischen Shimonoseki und Fusan mit dem der Gesellschaft gehörigen Dampfer „Nisshin Maru", der einen Tag um den andern hin- und zurückfahren soll.

Straits Settlements. Verbot der Ausfuhr von Waffen und Munition nach dem Sultanat von Brunei.

Durch Verordnung der Regierung der Kolonie Straits Settlements ist die Ausfuhr von Waffen, Munition, Schießpulver und Bedarfsartikeln für Militär und Marine aus der Kolonie nach dem Sultanat von Brunei auf eine weitere Dauer von 6 Monaten vom 5. April d. J. ab verboten worden.

Einlaß von Spirituosen in Niederländisch-Ostindien.

Durch Verordnung des Generalgouverneurs von Niederländisch-Indien vom 25. April d. Js. ist das Zollamt in Banjoewangi denjenigen Zollämtern zugefügt worden, über die die Einfuhr von Spirituosen gestattet ist.

Niederländisch-Ostindien. Änderungen in dem Tarif der Warenwerte.

Das Verzeichnis der im zweiten Vierteljahr 1905 bei der Berechnung der Ein- und Ausfuhrzölle in Niederländisch-Ostindien zugrunde zu legenden Warenwerte weist gegenüber dem seitherigen Stande folgende Änderungen auf:

A. Einfuhrwaren.

Gruppe:	Gulden	Bisher Gulden
2. Drogen und Medizinalwaren:		
Ammoniak, flüssig, gereinigt, 1 kg	0,50	0,70
Borax 1 kg	0,50	0,75
Chlorkalium 1 kg	0,60	0,85
3. Eßwaren, nicht anderweit genannt:		
Essigessenz in 1/2 Literflaschen, 1/2 Literflasche	0,38	
nicht aufgeführt.		
Fische:		
Krebse in Büchsen 1 kg (Rohgewicht)	1,50	0,65
7. Glaswaren:		
Fensterglas, ungefärbt.		
Dieser Artikel erhält folgenden Wortlaut:		
Fensterglas, gewöhnliches, ganz durchsichtig und ungefärbt . . Werte unverändert.		
9. Eisen- und Stahlwaren:		
Kessel, Kochtöpfe und Pfannen, innen nicht verzinnt oder emailliert, nicht anderweit aufgeführt, 100 kg	40	50
Säbel:		
Infanterie-, Kavallerie- und Artillerie-, Stück	14	16,50
12. Krämereiwaren:		
Ösen (oeillets), weiß oder gelb in kleinen Schachteln. Dieser Artikel erhält folgenden Wortlaut: Ösen (oeillets), in kleinen Schachteln, 1000 Stück	0,35	0,65

(Extrabeilage zum Javaschen Courant.)

Ausschreibungen.

Die Nachfrage nach Gummischuhen und -stiefeln in Kiungtschou (China, Insel Hainan) ist, wie der dortige britische Konsul berichtet, im Steigen begriffen.

Berlin als Handelszentrum für den deutschen Engros- und Exporthandel. Wenn auch Hamburg dank seiner Lage an Bedeutung für den Exportverkehr nicht leicht verlieren wird, wenn auch die Bedeutung, welche Leipzig durch die Messen und manche andere deutsche Stadt als Mittelpunkt für Spezialindustrien hat, voll anerkannt werden soll, so macht sich innerhalb des Zwischenhandels für den Engros- und Exportverkehr eine Verschiebung zugunsten Berlins mehr und mehr bemerkbar. Schon durch die vielen Spezialindustrien, die sich von jeher in Berlin heimisch gemacht haben und zu großer Entwicklung gelangt sind, gewinnt Berlin von Jahr zu Jahr an Bedeutung, so daß eine Geschäftsreise nach Deutschland, ohne die Metropole aufgesucht zu haben, wohl zu den Seltenheiten für den ausländischen Kaufmann gehört.

Während der Einkäufer an anderen Plätzen seine Geschäftsangelegenheiten möglichst zu beschleunigen sucht, wird er für Berlin längere Zeit reservieren. Hier findet er auch alle über ganz Deutschland zerstreuten Industriezweige vertreten und kann sich fast alle Waren auf einem Platze verschaffen. Artikel, die hier nicht fabriziert werden, können bei den Musterlagern und Vertretern der auswärtigen Firmen besichtigt und gekauft werden. In den letzten Jahren hat sich deshalb auch der Zwischenhandel in Berlin mächtig entwickelt, und, ähnlich wie in Hamburg, machte sich das Bedürfnis nach einem Spezialadreßbuch dieser Branchen geltend.

Vor kurzem ist die zweite Auflage von „Bloms Engros- und Export-Adreßbuch von Berlin und Vororten" mit Fremdenführer, Pharusplan, 8 Karten und 21 Theaterplänen, Verlag von Albert Blom, Berlin S. Ritterstr. 33, erschienen.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11

ASIEN

Organ der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft und der Münchner Orientalischen Gesellschaft.

1905, September. **No. 12.** **IV. Jahrgang.**

Finanzlage und Aussenhandel in Japan.

Von Hütteningenieur Bruno Simmersbach, Charlottenburg.

Es ist eine jedenfalls sehr auffällige Tatsache, in welch' hervorragendem Maße Japan es verstanden hat, trotz der großen Kriegswirren, die sich jetzt im fernen Osten abspielen, seinen Handel freizuhalten von all' den Störungen, die im allgemeinen ein Krieg im wirtschaftlichen Leben hervorzurufen pflegt. Der Handel Japans befand sich, wie in einem neuerdings — im Mai 1905 — erschienenen Blaubuche des britischen Auswärtigen Amtes hervorgehoben wird, vor Beginn des Krieges mit Rußland in gesundem und kräftigem Aufschwunge. Der diesem Blaubuche zugrunde liegende Bericht ist von dem britischen Legationssekretär in Tokio, Mr. G. Barclay, verfaßt und verdient um so besonderes Interesse, als er einen Schluß auf die Sicherheit der neueren japanischen Staatsanleihen zuläßt. In der bisher verlaufenen Kriegsperiode hat Japan eine Reihe höchst ertragreicher Ernten zu verzeichnen gehabt, besonders die Reisernte und die Seidenproduktion ergaben Erträgnisse, welche weit höher waren, als man jemals erzielt hatte. Noch weit mehr aber hat sich der auswärtige Handel zu einer bisher völlig ungeahnten Höhe emporgeschwungen, und, obwohl einzelne kleinere Händler und Fabrikanten durch den eingeschränkten Kredit nachteilig betroffen worden sind, so erfreuen sich doch andere große Industrien des Landes einer blühenden Situation. Besonders günstige Entwicklung infolge der auswärtigen Nachfrage zeigen im allgemeinen die Landwirtschaft, die Seidenproduktion und dann vor allem diejenigen Handelszweige, welche durch Kriegslieferungen stark in Anspruch genommen werden. Die japanische Regierung ist bestrebt, alle Bedürfnisse für den Krieg, soweit es nur eben angängig ist, im Lande selbst zu decken; infolgedessen haben die betreffenden Lieferanten und Produzenten ihre Position wesentlich verstärkt und auch die Leistungsfähigkeit ihrer Werke auf ein hohes Maß gebracht, um allen Anforderungen dieser für sie so günstigen Marktlage auch gerecht werden zu können.

Eine Folge dieser Kräfteanspannung wird es nach der Beendigung des augenblicklichen Krieges allerdings auch sein, daß die japanischen Fabrikanten kommerziell kräftiger dastehen und leichter in der Lage sein werden, den Anforderungen des heimischen Marktes zu genügen und naturgemäß auch mit den ausländischen Konkurrenten, nicht allein im eigenen Lande, sondern auch auf anderen Marktplätzen Ostasiens erfolgreich in Wettbewerb treten zu können. Dies wird besonders in der Wollen- und Baumwollenindustrie der Fall sein.

Das Ergebnis des Jahres 1904 war für diese beiden Industriezweige ein derart günstiges, daß die Erweiterung und Neuanlage verschiedener Spinnereien und Webereien bereits geplant ist und sechs Fabrikanlagen noch im gleichen Jahre 1800 neue Webstühle aufstellen konnten, wodurch ihre Gesamtleistung sich um etwa 50% erhöhte. Mr. Barclay ist der Ansicht, daß in den billigeren Baumwoll- und Wollstoffen der englische Fabrikant nicht allein den japanischen Markt völlig verlieren werde, sondern er müsse auch darauf gefaßt sein, von Japan kräftigen Wettbewerb auf dem chinesischen Markte zu erfahren. Auch die japanische Eisen- und Stahlindustrie hat ihre Produktion beträchtlich gesteigert, und es wird von sachkundiger Seite versichert, daß, wenn nicht eben dringendes Kriegsbedürfnis vorgelegen hätte, die meisten der im Vorjahre vom Auslande eingeführten Eisenbahnschienen auf den kaiserlichen Stahlwerken von Wakamatsu gewalzt worden wären. Genaue Produktionsziffern sind zwar nicht erhältlich, doch man weiß aus bestimmten Umständen, daß allein für die militärischen Bahnlinien in Korea 18000 Tonnen Eisenbahnschienen von 60 Pfd. pro Meter gewalzt worden sind, ganz abgesehen von den vielen leichteren Profilen, die in Tausenden von Tonnen für andere Kriegsbahnen hergestellt wurden.

Über die japanischen Finanzen berichtet Mr. Barclay in seinen Ausführungen, daß zwar zu Ende des vorigen Jahres die Position der Bank von Japan keine besonders günstige war — der Diskontsatz war sehr fest —, aber die ganze Situation hat sich heute wesentlich verbessert durch den Eingang der Restzahlungen auf die auswärtigen Anleihen vom November. Aus den regelmäßigen Übersichtsberichten der Bank von Japan geht hervor, daß gegenüber dem Jahre 1903 zwar eine erheblich höhere Menge Noten in Umlauf gebracht sind, ohne daß jedoch unter den gegenwärtigen Verhältnissen dieser Umstand zu besonderen Bedenken Anlaß geben könnte. Seit Ende Dezember aber hat sich die Situation wesentlich verbessert, denn während am Jahresende die gesamte Notenausgabe noch 28600000 Pfd. St. betrug, befanden sich Anfang März dieses Jahres nur noch 25800000 Pfd. St. Noten im Umlauf, und die Goldreserve war innerhalb des gleichen Zeitraumes von 8359122 Pfd. St. auf 11900000 Pfd. St. gestiegen. Die Bewegung des Goldes im Jahre 1904 war für Japan ungünstig insofern, als für etwa 10000000 Pfd. St. Gold aus dem Lande flossen, jetzt aber ist diese Tendenz völlig in das Gegenteil umgeschlagen, und das erste Quartal 1905 weist

Ende März schon einen Goldrückfluß nach Japan in Höhe von 973000 Pfd. St. auf. Mr. Barclays Ansicht geht dahin, daß sicher zu hoffen sei, die Abschlagszahlungen auf die inneren Anleihen, welche noch schweben oder in Aussicht stehen, sowie die Mehrerträgnisse einzelner bestimmter Steuern werden irgendwelche schädlich wirkende Anschwellung der Papiergeldausgabe ausgeschlossen erscheinen lassen. Die steuerlichen Mehrerträgnisse werden für das Jahr 1905/1906 zu etwa 7 500 000 Pfd. St. geschätzt, so daß also seit Beginn des Krieges eine Mehreinnahme aus Steuerquellen um 14 000 000 Pfd. St. zu verzeichnen wäre, was etwa 81% der Gesamtsumme an erhobenen Steuern im Jahre 1903/4 gleichkommen würde. Die Zukunft muß hier lehren, inwieweit die japanischen Industrien in der Lage sein werden, diese erhöhten steuerlichen Lasten zu ertragen, aber die Bereitwilligkeit, mit der innere Anleihen gezeichnet werden, sowie die Bestandzunahme der Depositen der leitenden Bankinstitute und der Postsparbanken lassen auch hier günstige Ausblicke in die Zukunft berechtigt erscheinen. Ein Vergleich der Bankdepositen nach ihrer Höhe in den letzten zwei Jahren ergibt folgendes Bild:

	Dezember 1904		Dezember 1903	
Bank von Japan	Pfd. St.	1 242 470	Pfd. St.	391 654
Verein. Tokioter Banken	„	15 506 600	„	14 160 900
Postsparbanken	„	3 811 800	„	3 125 700
	Pfd. St.	20 560 870	Pfd. St.	17 678 254

Im japanischen Reichsrat sind neuerdings verschiedene Gesetzentwürfe zur Beratung gelangt, die von seiten Japans das Bestreben erkennen lassen, zugunsten des ausländischen Kapitalisten, welcher sich für die industrielle Entwicklung Japans interessiert, eine Reihe wünschenswerter Bestimmungen zu treffen, welche dessen Situation wesentlich verbessern sollen.

Wenn man die großen Ankäufe bedenkt, welche durch die Kriegsbedürfnisse bedingt werden, und die rege Tätigkeit, mit der sich der Engländer solche Aufträge zu sichern weiß, darf es nicht wundern, wenn die englischen Importe nach Japan im Jahre 1904 um 2 681 000 Pfd. St. zugenommen haben, das bedeutet dem Jahre 1903 gegenüber eine Zunahme um 54%. 20% seiner Gesamteinfuhr im Jahre 1904 bezog Japan aus England, welches wieder an der Spitze der Einfuhrländer Japans steht, eine Position, die ihm nur ein einziges Mal — im Jahre 1903 — von Indien strittig gemacht wurde. Die Importe nach Japan aus dem gesamten britischen Kaiserreiche in den Jahren 1903 und 1904 bezifferten sich dem Werte nach wie folgt:

Einfuhr aus dem Vereinigten Königreich	1904		1903	
Einfuhr aus dem Vereinigten Königreich	Pfd. St.	7 656 000	Pfd. St.	4 975 210
Hongkong	„	255 000	„	177 596
Indien	„	6 943 000	„	7 135 000
Australien	„	448 000	„	122 573
Canada	„	85 000	„	50 943
Straits Settlements	„	279 000	„	135 041
	Pfd. St.	15 666 000	Pfd. St.	12 596 336

Der Rückgang der indischen Einfuhrziffer beruht auf dem Minderversand von mehr als 1 000 000 Pfd. St. an Rohbaumwolle, welcher aber einen reichlichen Gegenwert in dem Mehrversand an Reis findet. Das Anwachsen des australischen Handels mit Japan wird hauptsächlich durch die Einfuhr von Wolle, aber auch durch Viehfutter, Vieh und gewisse Mineralien getragen.

Die Ausführungen Mr. Barclays über die finanziellen Verhältnisse Japans mögen im Prinzip wohl richtig sein, insofern als auch dem genauen Beobachter ein gewisser Aufschwung in der augenblicklichen Finanzlage Japans keineswegs entgangen ist, aber man muß bei der kritischen Situation, in der sich Japan infolge des Krieges nun doch einmal befindet, sich doch hüten, allgemeine Schlüsse für die Zukunft hieraus ziehen zu wollen. Es scheint mir, als ob Mr. Barclay sich durch das große Interesse von Londoner Finanzkreisen an allen japanischen Wertpapieren zu einer so günstigen Beurteilung hat bestimmen lassen, die vor der Lupe des Kritikers nicht standhalten dürfte. Bekanntlich ist der Londoner Markt stark an japanischen Werten aller Art interessiert, und man notiert dort offiziell die folgenden japanischen Anleihen:

Die 5prozentigen Anleihen von den Jahren 1897 und 1902, die 4prozentige Anleihe von 1899, die 6prozentige Anleihe vom Jahre 1904, die 6prozentige zweite Anleihe vom selben Jahre und die 4½prozentige Anleihe vom Jahre 1905.

Diese Anleihen machen zusammen die stattliche Höhe von 356 500 000 Dollar aus oder ziemlich die Hälfte aller Staatsschulden Japans. Das große Interesse der Engländer an einer günstigen Situationsdarstellung entspringt also sehr natürlichen Ursachen.

Für den Zinsendienst und die Amortisation aller dieser Anleihen hat Japan den Betrag von rund 35 Millionen Dollar aufzubringen. Wenn dieses auch eine starke Belastung ist, so scheint doch das japanische Budget die Möglichkeit zu bieten, diesen Staatsverpflichtungen nachkommen zu können — sofern der Voranschlag praktisch zur Durchführung gelangt. In dem Voranschlag des japanischen Budgets für 1905 sind nämlich die Einnahmen auf 114 928 000 Dollar und die Ausgaben auf 111 590 155 Dollar festgesetzt. Es ergibt sich danach also ein Überschuß von 3 337 845 Dollar. Unter den Einnahmen sind 6 000 000 Dollar außerordentlicher Natur vorgesehen.

In diesem Voranschlage sind für die Verzinsung der Anleihen allerdings nur 20 604 590 Dollar angesetzt worden, so daß also der Finanzminister 12 000 000 Dollar für Zinszahlungen an das Ausland — will sagen London — anderweitig zu beschaffen hat. Man hofft, diese Summe aus den erhöhten Eingängen der außerordentlichen Einnahmen reichlich decken zu können. So soll das Tabakmonopol anstatt der im Etat angesetzten außerordentlichen Einnahmen von 4 233 000 Dollar infolge des neuen Tabakgesetzes — 16 Millionen Dollar erbringen.

Wenn man über die Zusammensetzung und den Aufbau der gesamten Schuldenlast Japans einen Überblick geben will, so hat man zunächst zu unterscheiden zwischen den Schulden vor dem Kriege und jenen Schuldenlasten, die aus den Bedürfnissen des Krieges entsprungen sind. Nach den Angaben von „Wall Street Journal" hatte Japan vor dem Kriege eine Schuld von 296 938 785 Dollar, welche durch Aufnahme von 450 000 000 Dollar Kriegsanleihen heute auf 746 938 785 Dollar angewachsen ist. Die japanische Schuld vor dem Kriege setzte sich aus folgenden Positionen zusammen:

1) Äußere Anleihen:

Eisenbahnanleihe 4%	Dollar	8 788 875	
Öffentl. Arb.-Anl. 4%	„	39 026 125	
Hokkaido-Bahn-Anleihe 4%	„	1 000 000	
		Dollar	48 815 000

2) Zeitweilige Kredite:

Notenanleihen	Dollar	11 000 000		
Öffentliche Arbeiten auf Formosa	„	1 674 000		
			Dollar	12 674 000

3) Innere Anleihen:

Alte Staatsanleihe	Dollar	1 975 000		
Inval.-Fonds-Anl. 5%	„	8 315 820		
Flottenanleihe 5%	„	4 128 650		
Konsolidierte Anl. 5%	„	83 564 175		
Eisenbahnanleihe 5%	„	18 624 450		
Öffentl. Arb.-Anl. 5%	„	37 567 300		
Hokkaido-Bahn-Anleihe 5%	„	1 296 250		
Kriegsanl. v. 1895 5%	„	67 820 575		
Öffentliche Arbeiten auf Formosa 5%	„	11 853 950		
Schatzscheine	„	303 615		
			Dollar	235 449 785
Summe aller Anleihen vor dem Kriege			Dollar	296 938 785

Hierzu treten nun die Anleihen während des Krieges, nämlich:

1. Innere Anleihe 5%	Dollar	50 000 000		
2. „ „ 5%	„	50 000 000		
3. „ „ 5%	„	40 000 000		
4. „ „ 6%	„	50 000 000		
1. Äussere „ 6%	„	50 000 000		
2. „ „ 6%	„	60 000 000		
Neueste Anl. $4^1/_2$%	„	150 000 000		
Summe aller Kriegsanleihen			Dollar	450 000 000
Gesamtsumme aller japanischen Anleihen			Dollar	746 938 785

Also über $3^1/_8$ Milliarden Mark japanischer Staatsschulden!

Deutsche und japanische Handels-Interessen in Ostasien.

Von D. Kürchhoff.

(Schluß.)

Mag das Kriegsglück sich demnach entscheiden, für welchen Gegner es will, immer erscheint die Wahrscheinlichkeit einer erhöhten Einfuhrmöglichkeit vorhanden und liegen die Verhältnisse in dieser Beziehung für Deutschland jedenfalls günstiger als für Japan. Ein verlierendes Japan wird die größten Anstrengungen machen, wenigstens die unter den handeltreibenden Nationen erworbene Stellung zu behaupten und, wenn irgend möglich, zu erweitern, ein gewinnendes Japan wird die errungenen Erfolge zur Ausdehnung seiner handelspolitischen Beziehungen ausnutzen. Die Handelskonkurrenz Japans wird also nach dem Kriege zweifellos eine sehr scharfe werden, aber in bezug auf den Export nach den ostasiatischen Ländern scheint jede Sorge Deutschlands unnötig. Schon heute übertrifft an den meisten Stellen die japanische Einfuhr die deutsche, aber die erstere befaßt sich nur mit kleinen, meist geringwertigen, billigen Artikeln, und in bezug auf diese Gegenstände wird Japan auch nach dem Kriege dominieren, die wahrscheinliche Gestaltung der Entwicklung jener Gegenden wird aber die Einfuhr größerer Artikel, wie Maschinen usw., notwendig machen, und diese wird Japan in absehbarer Zeit nicht exportieren können. Japans Industrie hat sich ganz bedeutend entwickelt, aber noch vermag diese den eigenen Bedarf in vielen Gegenständen nicht zu decken, an einen Export kann es vorerst gar nicht denken. Der Krieg, mag er ausfallen, wie er will, wird an diesen Verhältnissen nichts ändern können, denn Japan hat zwar eine gewisse Zahl hinsichtlich der Leistungsfähigkeit unseren europäischen Arbeitern gleichstehende Arbeiter, welche sehr gesucht sind und auch entsprechend bezahlt werden, im allgemeinen jedoch ist der japanische Arbeiter zwar verhältnismäßig billig, dafür aber auch im Vergleich zu den in den Fabriken der europäischen Kulturstaaten arbeitenden Leuten ganz bedeutend minderwertig, ein Mangel, der erst in Jahrzehnten gehoben werden dürfte.

Die gleichen Umstände lassen auch eine größere Bedrohung des deutschen Handels mit China durch Japan als bisher nicht als wahrscheinlich erscheinen.

Es ergibt sich aus den gemachten Anführungen, daß sich die Verhältnisse nach dem Kriege für den deutschen Handel wahrscheinlich nicht ungünstiger gestalten werden, wie vor den kriegerischen Verwicklungen, wenn auch das deutsche Wirtschaftsleben zunächst auf mancherlei Opfer gefaßt sein muß.

Ähnlich liegen die Verhältnisse hinsichtlich der Schifffahrt in Ostasien, welche ja einen wesentlichen Anteil an der Gestaltung des Handels hat.

Die Kriegslage zur See hat es mit sich gebracht, daß die Fahrten nach China und Japan ruhig weitergehen.

Was zunächst das Reich der Mitte anbetrifft, so ergibt sich die Beteiligung Deutschlands und Japans an dem Schiffsverkehr in den Vertragshäfen Chinas aus der folgenden Tabelle.

	1891		1902	
	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt
Insgesamt ausl. Schiffe	22190	20068515	41615	43451963
davon japanische	604	515236	6898	7350515
„ deutsche	2520	1911987	6046	7220146

Es ist demnach im Jahre 1902 Japan gelungen, Deutschland nicht allein in betreff der Zahl der Schiffe, sondern auch hinsichtlich des Tonnengehalts zu überflügeln.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung des Schiffsverkehrs in den japanischen Häfen ohne die Küstenschiffahrt.

Es fuhren ein:	1896		1897	
	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt
zusammen	3 670	3 650 147	3 524	3 778 889
davon Japanisch	624	479 257	593	659 527
„ Englisch	1 096	2 093 424	1 020	1 974 895
„ Deutsch	329	366 830	361	471 855

	1898		1899	
	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt
zusammen	3 374	3 381 563	3 403	3 608 494
davon Japanisch	850	861 531	1 483	1 282 336
„ Englisch	771	1 500 737	621	1 298 224
„ Deutsch	257	361 147	188	281 276

	1901		1902	
	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt
zusammen	7 489	11 051 380	7 764	11 574 446
davon Japanisch	3 751	3 922 862	3 959	4 373 572
„ Englisch	1 677	4 113 766	1 639	4 134 505
„ Deutsch	404	1 228 534	382	* 1 227 244

	1903	
	Schiffe	Tonnengehalt
zusammen	9 038	13 571 389
davon Japanisch	5 544	5 210 477
„ Englisch	1 777	4 758 534
„ Deutsch	417	1 277 278

Die japanische Küstenschiffahrt wird fast ausnahmslos unter japanischer Flagge ausgeführt. In den Jahren 1897/98 z. B. war die deutsche Flagge nur mit 134 Reisen und 239 271 Tons und 1901 mit 165 Reisen und 597 631 Tons beteiligt.

Der Krieg hat diese Verhältnisse insofern geändert, als die japanischen Reeder für die Vercharterung ihrer Handelsdampfer an die Regierung in Charterung europäischer Schiffe Ersatz gesucht haben. Auf diese Weise sind fremde Flaggen jetzt auch an der von den Japanern vorbehaltenen Küstenfahrt zwischen japanischen Häfen und an dem Verkehr der noch nicht allgemein geöffneten kleineren Häfen des Landes beteiligt, ein Umstand, welcher für die spätere Entwicklung des Handels nicht ohne günstige Folgen bleiben wird. In regelmäßigen Dampferverbindungen zwischen Japan, Nordchina und Korea beherrschte bis zum Kriege die japanische Flagge ebenfalls fast ausschließlich das Feld. Von Kobe gingen im Jahr 1903 nach nordchinesischen Häfen zusammen nur 7 ausländische Dampfer mit 12 167 Tons gegen 137 japanische Dampfer von insgesamt 152 827 Tons und nach Korea überhaupt kein fremdes Schiff gegen 103 Dampfer von 58 753 Tons.

Die Küstenschiffahrt Koreas wird ebenfalls zum großen Teil unter der Flagge Japans betrieben, im Jahre 1901 waren an der gesamten koreanischen Küstenschiffahrt 1 241 000 Tons beteiligt, davon entfielen 900 038 auf die japanische Flagge. Die geringe deutsche Beteiligung an dem Gesamtschiffsverkehr der koreanischen Vertragshäfen im Vergleich zu der japanischen zeigt sich aus der folgenden Tabelle:

Tabelle E. Schiffsverkehr Koreas

	zusammen		Japan		Deutschland	
	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt
1890	1021	313847	1486	282 001	46	13 378
1896	1720	499160	1389	424 984	10	9 152
1897	2417	601 275	1785	462 904	42	40 717
1898	—	—	—	—	—	—
1899	—	—	—	—	—	—
1900	4409	842377	2879	694 246	3	2 122
1901	4972	985309	3238	807 190	1	2619
1902	5462	1241434	3420	941 316	1	1 379

In Korea hat die Schiffahrt in der ersten Zeit der Okkupation durch die Japaner gestockt. Jedoch hat der Verkehr wieder begonnen, und auch die Hamburg-Amerika-Linie hat die Fahrten ihrer regelmäßigen, im Jahre 1902 begründeten Linie zwischen Hongkong, Schanghai und Tschemulpo mit eigenen Schiffen wieder aufgenommen. Besonders ist endlich noch des Verkehrs Tsingtaus mit Japan zu gedenken. Der wichtigste Hafen für die Ausfuhr dieses Landes nach unserer deutschen Kolonie ist Kobe, von welchem die Ausfuhr nach Tsingtau betrug:

1900	1901	1902	1903
41 130	664 000	1 636 451	3 388 221 Yen

Der Schiffsverkehr zwischen den beiden in Frage kommenden Hafenorten gestaltete sich wie folgt:

1902

zusammen	12	Dampfer	mit 15 502	Tons
darunter	9	japanische „	7 532	„
	2	deutsche „	7 174	„
	1	koreanisch. „	796	„

1903

zusammen	42	Dampfer	mit 52 027	Tons
darunter	32	japanische „	28 145	„
	6	deutsche „	20 696	„
	2	chinesische „	1 594	„
	2	koreanische „	1 592	„

Die Rücksicht auf die sich aus obigen Angaben ergebende stetige Zunahme des Handels mit Tsingtau hat die Japaner veranlaßt, im Jahre 1903 zwei regelmäßige Dampferlinien mit vierzehntägigen und dreiwöchigen Fahrten zwischen beiden Plätzen ins Leben treten zu lassen.

Selbstverständlich hat ein Verkehr mit den Häfen Russisch-Ostasiens vollkommen aufgehört, und dürfte dieses um so unangenehmer ins Gewicht fallen, als gerade in neuester Zeit sich der Verkehr, der deutsche Handel mit jenen Gebieten besonders lebhaft entwickelte. Wie sich aus der folgenden Tabelle F ergibt, herrscht zwar die japanische Flagge im Hafen von Wladiwostok besonders im Vergleich mit der deutschen ganz erheblich vor, aber die stetige Zunahme der direkt aus Deutschland kommenden Schiffe, sowie der aus Tabelle B ersichtliche Umstand, daß die Menge der aus Deutschland eingeführten Waren in weit größerem Verhältnis gestiegen ist, als dieses bei Japan der Fall ist, beweist die zunehmende Wichtigkeit Russisch-Ostasiens als Einfuhrland deutscher Waren.

Diese Tatsache hatte es für die Hamburg-Amerika-Linie wünschenswert erscheinen lassen, eine direkte Verbindung Hamburg-Wladiwostok einzurichten, die natürlich zu Beginn des Krieges ebenso eingestellt werden mußte, wie der im Jahre 1902 unter japanischer Flagge eingerichtete regelmäßige Dampferverkehr Tsuruga-Wladiwostok.

Tabelle F. Einfahrende Schiffe in Wladiwostok

	im ganzen		deutsche		aus Deutschland		japanische	
	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt	Schiffe	Tonnengehalt
1890	115	98 528	35	27 289	—	—	—	—
1891	117	101 255	26	21 048	—	—	—	—
1892	138	117 955	47	32 439	—	—	—	—
1893	136	134 864	35	29 015	—	—	—	—
1894	144	148 955	55	40 165	—	—	—	—
1895	171	194 078	52	39 088	—	—	7	8 420
1896	266	277 872	97	75 118	—	—	38	43 281
1897	244	287 268	84	69 515	8	10 686	45	48 000
1898	212	360 087	99	88 727	12	13 788	36	47 034
1899	317	405 084	82	70 959	10	12 683	59	69 859
1900	376	619 133	57	73 402	12	15 573	63	67 273
1901	376	531 607	35	39 519	13	15 054	108	97 324
1902	364	491 157	75	34 793	17	23 154	106	111 323
1903	336	841 938	20	24 843	19	17 231	—	—

Die Besitznahme der Riu-kiu-Inseln durch Japan.

Von Georg Schultze.

Während zurzeit aller Augen in der Welt auf das große Kriegstheater des Ostens gerichtet sind, ist es interessant, die Politik Japans bei der Besitznahme der Riu-kiu-Inseln zu verfolgen. Hier wie in der Gesamtpolitik der Japaner zeigt sich ein konsequentes Festhalten und Durchführen des einmal aufgenommenen Gedankens. Nur diesem zähen Verfolgen des bereits eingeschlagenen Weges konnte es Japan verdanken, daß 1874 im Pekinger Vertrage die Riu-kiu-Inseln endgültig ihm einverleibt wurden.

Ehe wir uns nun der Geschichte der Riu-kiu zuwenden, mögen hier einige allgemeine Betrachtungen über diese Inselgruppen folgen. Diese Gruppen verbinden in einem nach Westen offenen Bogen Kiusiu mit Tai-wan (Formosa) und werden von den Japanern „Riu-kiu" und von den Chinesen „Liu-kiu" oder Lu-tschu-Inseln genannt. Die chinesischen Worte „Liu-kiu" bedeuten „kostbare Kugel von glasartiger Selbständigkeit", eine einem ehemaligen nationalen Schmucke entnommene Bezeichnung, so daß man den Namen deuten könnte: „Land der gläsernen Korallen". Während der altjapanische Name „Uruma" ist, bezeichnen die Eingeborenen ihr Land mit „Oki no shima", d. h. die Inseln im Meere. Der im Jahre 1719 als Gesandter nach diesen Inseln geschickte gelehrte Chinese Su-pao-koang hat die Annalen derselben bis zum Jahre 1713 fortgeführt.[1]) Diesem zufolge haben sich die verschiedenen Stämme der großen Insel Okinawa-shima im Mittelalter (1430) zu einem Königreiche zusammengeschlossen, sind aber später wieder in drei Reiche zerfallen. Das mittlere Tëung-san (Tschiu-san) war das mächtigste, und gehörten ihm die ganze Ostküste und ein Drittel der Westküste. Wenig von Bedeutung war der südliche Teil San-lam (San-nan) und der nördliche San-pok (Sanboku). Zwischen den beiden großen Inseln liegen noch die bis zu 271 m hohen Yerabu-shima, die sich bis zu 750 m erhebenden Tok-no-shima und andere kleinere. Die Inseln im Süden und Südwesten sind bis zum Jahre 1350 unabhängig gewesen, haben sich dann aber an Tëung-san angeschlossen. Der ganze Archipel wurde aber auch häufig mit dem Namen der Hauptinsel Okinawa-shima, oder die drei San bezeichnet. Obwohl die einzelnen Abteilungsnamen sich nun nur auf die Hauptinsel beziehen, sind dieselben doch aus Mißverständnis auf die drei Gruppen verlegt worden.

Die Geschichte der Riu-kiu zeigt nun das sonderbare Mißverhältnis, daß das Reich gleichzeitig Japan und China tributär gewesen ist. Als ersten König nennt die Mythe den T'hëen-sun, d. h. Enkel des Himmels. Ihm folgten 25 Dynastien. Unter dem japanischen Tenno oder Kaiser Takakura, welcher 1169—1180 regierte, ging der aus der hochberühmten Yoritomo-Familie stammende Tsiu-sei no Hatsi roo Tamétomo, der als Mitschuldiger des Empörers Yorimaya 1156 nach Idzu verbannt wurde, nach Riu-kiu. Dort vermählte er sich mit der jüngsten Schwester von An-soo, dem Landpfleger von Oho-prto, und starb 1170. Damals war die 25. Dynastie des uralten Herrscherhauses T'hëen-sun durch einen mächtigen Vasallen, Le-yung, zu Fall gebracht. Tamétomos Sohn stellte sich an die Spitze der Patrioten, besiegte den Le-jung und bestieg selbst den Thron im Jahre 1187, welchen er bis 1238 innehatte. Man nannte ihn Sun-t'hien-ong, d. h. himmlischer König Sun, bekannt als Schunten. Er ist wohl einer der bedeutendsten Könige des Reiches gewesen. Erhielten doch unter ihm die Bewohner der Riu-kiu-Inseln ein Alphabet, lernten lesen und schreiben. Ihm folgte bis 1249 sein Sohn und von 1249 bis 1260 sein Enkel Ge-pun. Mit Zustimmung des Volkes folgte dann ein vom König erwählter vornehmer Mann, Eng tschoe, ein Abkömmling der alten Herrscher, bis 1300, unter welchem, wie unter den folgenden fünf von ihm abstammenden Generationen, eine Zeit des Friedens und der Wohlfahrt währte.

Vergebens bemühten sich die Könige der Riu-kiu, ihr Land vor fremden Raubgelüsten zu schützen. Schon seit den chinesischen Dynastien Sui und Tang (581—907) hatten die Riu-kiu manchen feindlichen chinesischen Einfall auszuhalten. Noch im Jahre 1291 wollte der chinesische Kaiser Tschit-fu die alten Ansprüche auf die Riu-kiu-Inseln wieder aufleben lassen; aber die ausgesandte unlustige chinesisch-tatarische Flotte kam nur bis an die Westküste von Formosa und kehrte unter verschiedenen Vorwänden nach Fukian zurück. Seitdem haben die Kaiser von China nicht wieder das Vorhaben aufgenommen, sich zu Herren der Riu-kiu-Inseln zu machen. Aber der 1368—1398 regierende Kaiser T'haetschoe, aus der Ming-Dynastie, schickte einen Gesandten an den 1350 bis 1396 regierenden König Tsch'hat-tu der Riu-kiu zur Anknüpfung eines Freundschaftsbündnisses. Er ließ nämlich als Hong-u, Gründer der Ming-Dynastie, dem König der Riu-kiu seine Thronbesteigung anzeigen und vermochte es, diesen bewegen zu lassen, daß er sich als China tributpflichtig erklärte und von ihm die Investitur begehrte. So begannen denn 1395 die ersten staatlichen Beziehungen jener Inseln zu den Kaisern von China. Von diesen bekamen die folgenden Könige stets die Investitur und das Staatssiegel, und in den chinesischen Staatsakten galten die „Liu-kiu-Inseln" seit 1395 als ein Lehen von China.

Anders gestaltete sich das Verhältnis der Riu-kiu zu Japan. Nach dem japanischen Manuskriptberichte „Riu-kiu Schiriaku" von Arai Hakuseki fand 1441 der erste Verkehr mit Japan statt. Es schickte damals der König von Riu-kiu an den Tenno Go Hanazono von Japan oder den Shogun Assikaga Motschi Uschi als Geschenk tausend Streifen aufgereihten Kupfergeldes (Käsch); und da zu dieser Zeit in Japan wenig Kupfergeld vorhanden war, vielmehr der größte Teil der kleinen Münzen in Yunglo oder Yeiraku bestand, das gegen Goldstaub in China gekauft war, so nahm man das Geschenk dankbar an. Dieses war somit ein freiwilliger Tribut. Seitdem handelten die Bewohner der Riu-kiu häufig mit der Stadt Hiogo in Japan. Im Jahre 1580 wird dann einer andern Gesandtschaft an Hideyoschi, betitelt Taikosama, Erwähnung getan. So blieben die Beziehungen der Riu-kiu zur südlichsten Provinz Japans stets sehr freundliche, und jährlich kamen Schiffe mit Geschenken nach Kagoshima. — Acht Generationen nach Beginn der Ming-Dynastie

[1]) Als Quellen für diesen Aufsatz wurden vorzüglich benutzt: E. W. Satow, Notes on Loo—choo—Matsugata, Le Japon à l'exposition universelle. — Le Serruier, De Live-Kive-Archipel.

bestieg Sëang-tek (1461—1470) den Thron der Riu-kiu. Doch wurde dieser quälerische Tyrann durch eine Empörung verjagt, und es folgte ein Nachkomme von Sun, Sëang-wan (1470—1477), der Stammvater des vorletzten Königs von T'hëung-san.

Als dann zu Anfang des 17. Jahrhunderts in Japan der Tenno oder Kaiser Go-Yosei (1587—1611) regierte und Jedo gegründet ward, beredete der Riu-kiu-Minister Yana, welcher begierig war, sich bei der chinesischen Ming-Dynastie in Gunst zu setzen, seinen König, alle Verbindungen mit Japan abzubrechen, und so blieben die Riu-kiu-Schiffe seit langer Zeit zum erstenmal in Japan aus. Der Fürst von Satzuma, Shimadzu Iyehisa, welcher den Titel Mutsuno kami führte, sandte einen Boten, welcher Aufklärung verlangte und den König der Riu-kiu aufforderte, nach Japan zu kommen. Dieser kam aber nicht, und der Bote wurde in Riu-kiu so despektierlich behandelt, daß Iyehisa sofort nach Sumpu, dem jetzigen Schidzuska, eilte, wo der Tokugawa Yeyasu, mit dem höchsten Titel Sei-i-tai-Shogun, der Ruhe und Erholung pflegte, und um Erlaubnis bat, den Riu-kiu-König zur Vernunft zu bringen. Er erhielt Vollmacht, alles zu tun, was nötig sein werde; und so ging im März 1609 eine japanische Flotte mit 8000 Kriegern[2]) nach Riu-kiu in See. Nach wenigen Monaten nahmen die tapferen Truppen die Hauptstadt mit Sturm, machten den flüchtigen König Sëang-leng (1589—1621) zum Gefangenen und kehrten mit ihm nach Kago-shima zurück, wo derselbe abgesetzt und zwei Jahre[3]) gefangen gehalten wurde. Danach wurde er, als Belohnung für sein vortreffliches Verhalten in der Gefangenschaft, wieder in sein Land zurückgeschickt und wieder eingesetzt. Erst jetzt erfuhren die Chinesen von dem Sachverhalt, so daß sie nichts zur Unterstützung von Riu-kiu hatten tun können. Shimadzu Iyehisa wurde für sein tatkräftiges Eingreifen von seiten Japans mit Riu-kiu belohnt, und die Riu-kiu blieben seit 1609 durch das Recht der Eroberung als Lehen im Besitze der Fürsten von Satzuma, namentlich die Inseln Oho-shima, Ke-kaë, Tok-no-shima und Yerabu-shima. Nach den japanischen Staats-Almanachen von 1818—1829 und in dem von 1860 steht aber fest, daß die Fürsten von Satzuma, Ohosumi und Hiuga zugleich Landpfleger über das Reich Riu-kiu sind.

Dem wiedereingesetzten Könige wurde aber als Bedingung gestellt, die er auch annahm, daß er sich bei der Einsetzung eines neuen Shogun einer Reinvestitur unterwerfe, und zwar durch das Medium des Fürsten von Satzuma, und daß jeder neue König der Riu-kiu zum Danke eine Gesandtschaft nach Jedo schicke. Solcher Gesandtschaften sind vom Jahre 1611 bis 1850 ihrer 15 abgesandt worden. Der König mußte auch den Vermittler spielen und einen Brief an den Kaiser von China besorgen lassen, als Yeyasu die Beziehungen zu China wieder erneuern wollte; er war so gewissermaßen Geschäftsträger von Japan. Zwar erhielt er keine Antwort auf den Brief; aber es kamen zahlreiche chinesische Kaufleute wieder nach Japan.

Trotz alledem zahlte Riu-kiu auch ferner Tribut an China. Im Jahre 1663 empfing der chinesische Kaiser Kang-hi den Tribut und die Abgesandten des Königs Tschang-tsche; er schickte dagegen Große seines Reiches und kostbare Geschenke nebst denen, welche schon sein Vater für den König der Riu-kiu bestimmt hatte. Mit ihnen gingen tatarische Gesandte, und nach deren Ankunft wurde Tschang-tsche mit größter Feierlichkeit als König von Riu-kiu und als Tributär des Mandschu-Tatarenreiches installiert. Der Kaiser begann für Riu-kiu zu sorgen, wie noch nie ein Kaiser von China getan. Er ließ dort zu Ehren des Konfuzius einen Palast bauen, gründete eine Schule zur Erlernung der chinesischen Schrift; er verlangte, daß ihm nicht mehr Sandelholz, Gewürznelken und andere Dinge geschickt würden, welche nicht Produkte ihres Landes seien, sondern eine bestimmte Menge von Schwefel, Kupfer, Zinn, Perlmutterschalen, welche in Peking sehr geschätzt waren; und er genehmigte, daß ihm außer dem üblichen Tribute im Lande trefflich gefertigte Zaumzeuge, Sättel und Degenscheiden gesandt würden. Gern ergriff er auch die Gelegenheit, sich die Achtung und Liebe seiner Völker zu gewinnen. Als 1708 der Palast des Königs niederbrannte, die Orkane die unerhörtesten Verwüstungen anrichteten, ein großes Viehsterben eintrat und ansteckende Krankheiten das Elend auf den Gipfel trieben, da schaffte der großmütige Kang-hi so beträchtliche Hilfe zur Erleichterung des Volkes, daß dasselbe noch jetzt ihm die lebhafteste Dankbarkeit bewahrt. Im Jahre 1779 schickte er nach Riu-kiu den gelehrten Dr. Su-pao-koang.

Auch zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts sandten die Könige der Riu-kiu noch Tribut nach China; so sandte der im Jahre 1804 gestorbene König Tschang-muh seinen Tribut nach China; als dann sein Sohn im selben Jahre der Thronbesteigung starb, folgte ihm ein Enkel von Tschang-muh, Tschang-hao, welcher 1815 vom Kaiser von China Bestätigung und das Siegel empfing.

1859 starb dann das Haus Sëang aus und ein Seitenzweig desselben gelangte zur Regierung. Als aber nur ein fünfjähriger Thronfolger vorhanden war, rief das Volk den Sho-tai, einen Abkömmling von Satto, dem Gouverneur von Urasoyé, als 34. König (seit Sun) aus. Diesem, der den Kaiser von Japan zum Umschwunge in seinem Reiche hatte beglückwünschen lassen, verlieh 1872 der Kaiser von Japan den Titel: „souveräner Fürst von Riu-kiu", gab ihm ein Haus in Tokio und schickte ihm Verwaltungsbeamte. So war er in die Reihe der Kuwazoku, der ehemaligen Daimios oder japanischen Lehnsfürsten, aufgenommen. Der Riu-kiu-Archipel wurde zu einem Han, später zu einem Ken (Provinz) erklärt, also der direkten Verwaltung der japanischen Regierung einverleibt.

Dennoch sandte 1873 der Riu-kiu-König den zweijährigen Tribut an China. Darum hätten sich freilich die bisherigen Herren, die von Satzuma, nicht gekümmert; aber der neue Herr, der Kaiser von Japan, befahl dem Hanverwalter, sich durch eine Gesandtschaft in Tokio zu verantworten. Als Verteidigung schrieb die Regierung von Riu-kiu:

> „Seit fast 500 Jahren hat uns China beschützt, auf China sehen wir wie auf unseren Vater, auf Japan wie auf unsere Mutter. Es ist also hart, uns zu befehlen, daß wir mit China brechen sollen. Konfuzius sagt: „Treue ist mehr wert als das Leben"; und Mencius: „Das Leben ist kostbar, die Tugend ebenfalls; können beide nicht zusammen bestehen, so wirf das erstere weg und behalte die zweite." Sollten wir unsere Verbindung mit China plötzlich abbrechen, so würden wir nicht nur sehr undankbar sein, sondern auch unsern

[2]) Tournafond, „Les îles Lon-tschou" gibt freilich nur 3000 Krieger an, doch steht er im Gegensatz zu sämtlichen japanischen Berichten; auch erscheint die Zahl 3000 für eine solche Expedition zu gering.

[3]) Nach Satow 3 Jahre.

Handel wesentlich schädigen. Gestatte uns also, daß wir beiden Mächten, wie ehedem, auch ferner unsern Tribut darbringen. Sollte es aber nicht sein, so möge Japan davon China in Kenntnis setzen, daß es allein ein Recht auf unser Land habe. Sollen wir selbst China Anzeige davon machen, so fordert man von uns einen Treubruch; und wer sich dessen schuldig macht, ist nichts besseres als ein stummes Tier. Ohne Zweifel würden wir infolgedessen mehr Schutz von Japan gewinnen; aber unsere Ehre wäre verloren."

Die Antwort auf diese rührenden Worte lautete, die japanische Regierung werde sich mit der chinesischen über die Sache ins Vernehmen setzen. Es wurden auch Verhandlungen in Peking gepflogen, doch ohne zu einem definitiven Abkommen zu führen.

Als dann Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts schiffbrüchige Bewohner der Riu-kiu-Inseln auf der Insel Formosa getötet worden waren, schickte Japan Soyeshima als Gesandten nach China, welcher mit dem Kaiser einen Freundschaftsvertrag schloß und eine Satisfaktion für den Mord forderte. Da nun aber China erklärte, daß es über die Leute von Formosa nichts vermöge, so schickte Japan eine Armee nach dieser Insel. China nannte diese Expedition illegal, da ihm Formosa gehöre, und deshalb mußte abermals ein Gesandter, der General Saigo-Tsuku-Mischi, nach Peking gehen. Nach langen Verhandlungen erklärte endlich China die Expedition für ordnungsmäßig, zahlte 500 000 Taels Indemnität und versprach, künftig die Schiffbrüchigen zu schützen. 1874 wurde freilich im Pekinger Vertrage Riu-kiu als faktischer Teil des japanischen Reiches anerkannt, namentlich durch Zahlung der Indemnität. Aber unter den Schlachtopfern waren auch eigentliche Japaner gewesen, und der Passus des Traktates:

„Formosa, wo mit Vorbedacht Leuten Schaden geschehen, welche zu Japan gehörten"

scheint eine zweideutige, schlaue chinesische Ausdrucksweise zu sein, ohne welche sich die Chinesen ja nie zu äußern vermögen. Jedenfalls gehört heut der Riu-kiu-Archipel durch das Recht der Eroberung zu Japan, und alle früheren Verträge des Landes sind damit hinfällig geworden.

Die handelspolitischen Interessen Russlands in Persien.

Von Generalmajor von Zepelin.

Diesen Gegenstand behandelte ein Vortrag, den Herr Matthiessen in der Turkestanischen Abteilung der Kaiserlich Russischen Geographischen Gesellschaft in Taschkent hielt. Wir entnehmen der Wiedergabe desselben in der „St. Petersburger Zeitung" einige für die Beurteilung der Handelsverhältnisse in diesem gerade durch die Verschiebung der politischen Verhältnisse in Ostasien wieder für die russisch-englischen Beziehungen neue Bedeutung gewinnenden Lande das Folgende. Matthiessen hob hervor, daß russische Waren in Nordpersien sehr verbreitet sind, ja den Markt beherrschen. Die außerordentlich günstige Verbindung Persiens mit den Industriezentren des russischen Reiches, namentlich des Moskauer Industriebezirks, aber auch mit denen der Gouvernements des Schwarzen Meeres erklärt dies. Doch ist die Qualität der Ware dem Bedürfnis und Geschmack der Konsumenten schlecht angepaßt. Es ist interessant und auch für unsere Handelskreise von Wert, wie hier die Ungewandtheit und Schwerfälligkeit des russischen Kaufmanns, die ihn so häufig die Konkurrenz des Auslandes nicht ertragen läßt, wofür er bekanntlich falscherweise namentlich die Regierung verantwortlich macht, welche ihm „den bösen Deutschen" durch Prohibitivmaßregeln vom Halse halten soll, in praktischen Beispielen charakterisiert wird.

Den Kattun z. B., den die Perserinnen in steifen, rauschenden Gewändern zu tragen lieben, liefert ihnen der Engländer in billiger und geringer Qualität, aber in lockerem, daher durch Appretur recht steif und glänzend gemachtem Gewebe. Der waschbare, in seiner Qualität vielleicht bedeutend bessere russische Kattun muß dem geringwertigeren englischen nachstehen, weil man sich russischerseits nicht dem Geschmacke des Landes anzupassen versteht. Auch schicken die russischen Kaufleute nach Persien Stoffe und Hausgerät, die in der Qualität, der Zeichnung und Form wohl für den russischen Markt geeignet, nicht aber dem Geschmack und den Gewohnheiten der Perser angepaßt sind. Auch die persische Ausfuhr beschränkt sich nur auf wenige Waren, die sich seit langer Zeit den Weg zur Messe in Nishnij-Nowgorod gebahnt haben, hauptsächlich Dörrobst, Reis und Wolle, während es lohnte, die Ausfuhr von Baumwolle und Rohseide mehr zu fördern. Rohseide geht aus Persien hauptsächlich nach Marseille, während die 90 Seidenfabriken Rußlands viel Seide über die Westgrenze beziehen. Es fehlt eben überall an Initiative seitens des russischen Kaufmanns, der alles von der Bevormundung des Staates erhofft, während er jetzt in das allgemeine Geschrei gegen die Bureaukratie einstimmt. Nun treten ihm aber gerade in Persien sehr gewandte Konkurrenten entgegen, so in Zentralpersien, bis wohin aus diesem Grunde russische Waren auch nicht gelangen. Dort ist ihr Vertrieb in den Händen persischer Händler, und konkurrieren sie — nach Herrn Matthiessen — vorzugsweise mit englischen, französischen, österreichischen, niederländischen, schwedischen und sogar japanischen, die teils über Trapezunt, teils über den Persischen Meerbusen eingeführt werden.

Mit welcher Gewandtheit in Persien von anderen Nationen gearbeitet wird, beweist das Beispiel der amerikanischen Missionare. Diese haben mit dem praktischen Verständnis des Yankees, nachdem sie eingesehen hatten, wie ihre geistliche Mission unter den persischen Mohammedanern erfolglos war, sich allgemeine kulturelle und wirtschaftliche Ziele gesteckt, und fördern z. B. das Schulwesen unter Chaldäern, syrischen Christen und Armeniern und haben auf dieser Grundlage eine so stattliche Organisation geschaffen, daß durch sie der englischen Sprache und dem englischen Handels- und kulturellen Einfluß die Wege gebahnt werden.

Die Mängel und Schwierigkeiten der Verkehrswege der anderen Nationen sollten naturgemäß dem russischen Handel und der Ausfuhr nach Persien Vorteile sichern; aber auch hier muß durch Schaffung von Handelsagenturen und Verbesserung der seitens der russischen Regierung oder mit deren Unterstützung angelegten Verkehrswege, wie z. B. der bekannten Straße Enseli—Rescht—Kaswin—Teheran

bezw. der von der russischen Grenze auf Kaswin geplanten, noch vieles gebessert werden.

Was Südpersien anlangt, das die Engländer infolge der Beherrschung der Wasserstraßen bisher als Domäne ihres Handels zu betrachten gewohnt waren, und wohin die Ein- und Ausfuhr meist über Bombay zu gehen pflegt, so hat Rußland, dessen Handel schon in Zentralpersien die Konkurrenz nicht zu ertragen vermag, hier wenig Aussicht, auf dem Landwege seine Waren zu vertreiben.

Die russische Regierung hat auch hier, wie ja fast auf allen Gebieten des Verkehrs, die Initiative ergriffen und die „Russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel" mit 55000 Rubel für jede Fahrt subventioniert. Diese Gesellschaft läßt infolgedessen viermal im Jahre den Dampfer „Kornilow" fahren, der alle Häfen des Persischen Meerbusens anläuft und hierdurch der Gesellschaft von jeder Fahrt einen Reingewinn von 40000 Mark einbringt, abgesehen von der oben erwähnten Subvention. Die Ausfuhr aus Persien, welche der Dampfer vermittelt, besteht meist aus Weizen, Gerste, Talg und Datteln in die Häfen des Roten Meeres.

Wenn die russischen Kaufleute, anstatt sich hauptsächlich auf die Einfuhr von Petroleum zu beschränken, mehr für Persien eigens gearbeitete Manufakturwaren einführen würden, dürfte der russische Absatz in diesem Lande ganz unverhältnismäßig steigen.

Aber auch hier wieder die so oft auf dem Gebiete der russischen Industrie und des russischen Handels beobachtete Erscheinung: Mangel an eigener Initiative und unverhältnismäßiger Aufwand des Staates für Subventionen. Es läßt sich aber erwarten, daß, nachdem die neuesten Ereignisse in Ostasien dem russischen Handel dort mehr oder weniger Stillstand geboten haben, er sich in Westasien neue Absatzgebiete zu schaffen suchen wird.

Deutscher Kolonialkongress 1905.

Mit großem Erfolg hat im Jahre 1902 ein Deutscher Kolonialkongreß stattgefunden. Zum ersten Male wurden in ihm die auf die Förderung unserer Kolonien und die Entwicklung unserer sonstigen überseeischen Beziehungen gerichteten Bestrebungen zusammengefaßt, und ein stattliches Buch „Verhandlungen des Deutschen Kolonialkongresses 1902" (Berlin, Dietrich Reimer, 1903) bietet das Ergebnis des Kongresses mit seinen gediegenen Vorträgen und interessanten Erörterungen zu dauernder Verwertung dar. Es wurde beschlossen, derartige Veranstaltungen regelmäßig zu wiederholen, und es soll daher vom 5. bis zum 7. Oktober 1905 der zweite Deutsche Kolonialkongreß in Berlin im Reichstagsgebäude abgehalten werden. Präsident des Kongresses ist, wie früher, Seine Hoheit Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, Präsident der Deutschen Kolonialgesellschaft; als Vizepräsident steht ihm Seine Exzellenz, Kaiserlicher Botschafter a. D. Wirklicher Geheimer Rat Dr. v. Holleben zur Seite.

Unter den 81 Veranstaltern des Kongresses steht an erster Stelle die Deutsche Kolonialgesellschaft; neben ihr sind an Vereinen für koloniale und überseeische Angelegenheiten zu nennen: das Kolonialwirtschaftliche Komitee (wirtschaftlicher Ausschuß der Deutschen Kolonialgesellschaft), der Deutsche Flottenverein, der Hauptverband deutscher Flottenvereine im Ausland, der Allgemeine Deutsche Schulverein zur Erhaltung des Deutschtums im Auslande, der Centralverein für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Ausland, die Deutsch-Asiatische Gesellschaft, der Ostasiatische Verein (Hamburg), der Verein westafrikanischer Kaufleute (Hamburg), der Deutsch-Brasilische Verein, der Verein für Deutsche Auswandererwohlfahrt (Hannover), der Deutsche Frauenverein für Krankenpflege in den Kolonien. Im übrigen werden Handel und Industrie unter den Veranstaltern hauptsächlich vertreten durch den Deutschen Handelstag, den Centralverband Deutscher Industrieller, den Bund der Industriellen, die Centralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen. Als wissenschaftliche Anstalten sind folgende Kgl. preußischen Institute beteiligt: Botanisches Museum, Geologische Anstalt und Bergakademie, Museum für Naturkunde, Museum für Völkerkunde, Pharmazeutisches Institut, Seminar für orientalische Sprachen; hierzu treten ähnliche Institute in Leipzig, Hamburg, Lübeck und eine Reihe wissenschaftlicher, meist geographischer Vereine. Endlich beteiligen sich religiöse Vereine, darunter alle evangelischen und katholischen Missionsgesellschaften, die in den deutschen Kolonien tätig sind. Bis zum Beginn des Kongresses können noch weitere gemeinnützige Vereine und Institute unter die Veranstalter aufgenommen werden.

Auf welche Gebiete sich die Verhandlungen des Kongresses erstrecken werden, ergibt sich aus der Bildung folgender Sektionen: 1. Geographie, Ethnologie und Naturkunde der Kolonien und überseeischen Interessengebiete (Obmann: Paul Staudinger, Berlin W. 30, Nollendorfstraße 33); 2. Tropenmedizin, Tropenhygiene (Obmann: Direktor Dr. Wutzdorff, Berlin W. 15, Meineckestr. 5); 3. Die rechtlichen und politischen Verhältnisse der Kolonien und überseeischen Interessengebiete (Obmann: Kammergerichtsrat Dr. Meyer, Berlin W. 15, Meierottostr. 5); 4. Die religiösen und kulturellen Verhältnisse der Kolonien und überseeischen Interessengebiete (Obmann: Konteradmiral z. D. Strauch, Friedenau, Niedstr. 39); 5. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Kolonien und überseeischen Interessengebiete (Obmann: Fabrikbesitzer Supf, Berlin NW. 7, Unter den Linden 40); 6. Die Übersiedlung in Deutsche Kolonien und die Auswanderung in fremde Länder (Obmann: Regierungsrat a. D. Dr. Leidig, Wilmersdorf, Pfalzburgerstr. 28); 7. Die weltwirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und seinen Kolonien und überseeischen Interessengebieten (Obmann: Dr. Soetbeer, Berlin C. 2, Neue Friedrichstr. 53-54).

Anmeldungen von Vorträgen sind an den Obmann der dafür in Betracht kommenden Sektion, im Falle des Zweifels an den Vorsitzenden des Vortragsausschusses (Paul Staudinger, Berlin W. 30, Nollendorfstr. 33) zu richten.

Mit dem Kongreß werden eine tropenmedizinische Ausstellung, eine kartographische Ausstellung und eine Ausstellung von kolonialen Erzeugnissen, Nutzpflanzen der deut-

schen Kolonien und tropenlandwirtschaftlichen Maschinen verbunden sein. Anmeldungen zu den Ausstellungen, deren Beschickung nur gemeinnützigen Vereinen und Instituten zusteht, nimmt der Vorsitzende des Ausstellungsausschusses (Geheimrat Prof. Dr. Engler, Dahlem bei Berlin) entgegen.

Mitglieder des Kongresses können Herren und Damen gegen einen Beitrag von 10 Mark werden; die Stellung eines Ehrenförderers wird durch einen Beitrag von mindestens 500 Mark erworben.

Das Bureau des Kongresses befindet sich Berlin W. 9, Schellingstraße 4.

Hoffentlich wird der zweite Deutsche Kolonialkongreß ein würdiger Nachfolger des ersten sein. Dazu mögen alle diejenigen beitragen, die von der hohen Bedeutung der Aufgaben durchdrungen sind, die Deutschland im Interesse seiner wirtschaftlichen Wohlfahrt, zur Erhaltung und Stärkung seiner Weltmachtstellung und für die Förderung deutscher Kultur in seinen Kolonien und überhaupt jenseits der Meere zu erfüllen hat.

Asien im Monat August.

Ob der Friede zwischen Rußland und Japan bereits abgeschlossen sein wird, wenn diese Zeilen im Druck erscheinen, möge dahingestellt bleiben. Ein endgültiger Friede dürfte es in diesem Falle kaum werden. Die Japaner haben während der letzten Wochen mehrere neue Trümpfe ausgespielt, die sie bei den Friedensverhandlungen sehr wohl verwenden konnten. Am 7. Juli erfolgte die schon lange erwartete Besetzung der Insel Sachalin durch das Landungskorps einer japanischen Flottendivision. Die Russen haben wenig Widerstand geleistet. Die Bevölkerungszahl der Insel wird verschieden angegeben; wahrscheinlich finden sich etwa 30000 Einwohner vor, von denen vier Fünftel russische Verbrecher, zum größten Teil wohl politische Verbannte, sein mögen. Japan ist unbedenklich an die Besetzung Sachalins herangegangen, obgleich die japanische Presse wiederholt davor gewarnt hat; sie wies darauf hin, daß man vermutlich auf der Insel eine „wilde Verbrecherbevölkerung" vorfinden würde, und daß diese der japanischen Verwaltung unendliche Schwierigkeiten bereiten könnte. Wer die Japaner kennt, wird nicht im Zweifel darüber sein, daß sie auch mit einer üblen Bevölkerung fertig werden würden, falls eine solche sich tatsächlich auf Sachalin vorfände. Es verlautet, man habe den russischen Gefangenen die Auswanderung in andere Länder freigestellt. Wer von dieser Erlaubnis keinen Gebrauch macht, dürfte mit den Lebensbedingungen, die sich dort vorfinden, zufrieden sein, und daß ein japanisches Regime, wie jedes Regime überhaupt dem der russischen Knute vorzuziehen ist und auch vorgezogen werden wird, liegt auf der Hand. Die japanischen Behörden werden vermutlich auf Sachalin auch die Akten der Sträflinge vorfinden, und es dürfte ihnen ein leichtes sein, diejenigen, welche sich als wirkliche Verbrecher ausweisen und von zweifelhaftem Gebaren sind, irgendwie aus dem Lande zu schaffen.

Die Insel, die mit der Besetzung wenigstens zum Teil endgültig an Japan übergegangen sein dürfte, wird wohl bald von einer reichen japanischen Einwanderung überzogen werden. Sie gehört, wie die japanische Presse ausführt, zu dem Inselkranze, der das Japanische Meer gegen den Ozean abschließt. Die Gebirge Japans setzen sich auf ihr fort. Vermutlich wird sie besseres Eisen liefern als Japan selbst, und daß Steinkohlen in guter Qualität und Menge vorhanden sind, ist bekannt. Die Urbevölkerung ist zwar nicht den Japanern, wohl aber den Ainos verwandt und dürfte sich rasch assimilieren. Nur zur Zeit seiner größten Schwäche, im Jahre 1875, hat Japan Sachalin den Russen preisgegeben; damals erhielt es gewissermaßen als Ersatz die Kurilen, in ihnen aber die Brücke zu dem zweiten russischen Territorium, welches jetzt nach japanischer Ankündigung der japanischen Besetzung verfallen soll, Kamtschatka.

Die Bedeutung Kamtschatkas beruht wie diejenige Sachalins weniger auf den Reichtümern des Landes selbst, als darauf, daß sowohl die Insel als die Halbinsel einen vorzüglichen Ausgangspunkt für den reichsten Fisch- und Robbenfang der Welt bilden. Der Fischreichtum in der Umgebung Kamtschatkas wird von demjenigen keines anderen Meeres übertroffen oder auch nur erreicht. Zurzeit betreibt eine Gesellschaft unter Leitung des Grafen Keyserling daselbst den Walfischfang. Die Russen waren bisher bemüht, Fisch- und Robbenfang in jenen Meeren für sich zu monopolisieren. Fischer anderer Nationalitäten bedurften einer besonderen Legitimation, die nur sehr schwer zu erhalten war, und während des letzten Jahrzehnts sind zahlreiche amerikanische und japanische Fischdampfer von den Russen aufgebracht worden, welche gegen die bestimmten Reglements verstießen. Trotz einer ausgedehnten Raubfischerei hat der Fischreichtum jener Gegenden bisher nicht wesentlich abgenommen, und wenn man dazu die Eisbären- und Blaufuchsjagd rechnet, so stellt insbesondere Kamtschatka ein wirtschaftlich höchst wertvolles Objekt dar.

Die japanische Regierung hat während des ganzen Krieges ihre Absichten stets und mit Erfolg zu verheimlichen gewußt. Um so mehr muß es auffallen, daß sie jetzt offiziell eine Expedition gegen Kamtschatka und Ochotsk ankündigt. Es ist anzunehmen, daß dies zum Zwecke einer Pression auf die Friedensverhandlungen geschieht. Rußland würde gegen eine solche Expedition wenig unternehmen können. Die an Ort und Stelle stationierten Truppen sind viel zu schwach, um einer feindlichen Invasion ernsthaften Widerstand entgegenzusetzen; die Länder selbst sind aber viel zu entlegen, um angesichts des Mangels leistungsfähiger Kriegsschiffe nennenswerte Verstärkungen rechtzeitig zu beschaffen. Bei Kamtschatka handelt es sich in erster Linie um die Besetzung der Hauptstadt Petropawlowsk. Dieses aus etwa 74 sehr wenig komfortablen Häusern und Hütten bestehende und ca. 400 Einwohner zählende Städtchen ist durch den erfolgreichen Widerstand bekannt geworden, den es während des Krimkrieges gegenüber einem vereinigten französisch-englischen Geschwader geleistet hat. Heute dürfte indessen eine ähnliche Widerstandsfähigkeit kaum zu erwarten sein. Der Ort ist entgegen den sonstigen Intentionen der russischen Ostpolitik zurzeit ziemlich verfallen, die Werke vernachlässigt. Die einzigen ordentlichen und ansehnlichen Häuser und Einrichtungen gehören der russischen Handelsgesellschaft.

Für die Japaner war es wesentlich bei Beginn der Friedensverhandlungen, endlich ihre Flagge über feindlichem Gebiete zu hissen, was ihnen bekanntlich bisher trotz aller Siege versagt geblieben war. Nicht unerwähnt wollen wir lassen, daß die japanische Regierung, so stark sie als eine siegreiche auch sein mag, für den Friedensschluß nicht ohne innere Schwierigkeiten davonkommen wird. Die Professoren der Universität Tokio haben beispielsweise während der letzten Wochen eine Reihe von Forderungen aufgestellt, die man zwar vom objektiven Standpunkte als utopistisch bezeichnen muß, die aber doch für die Stimmung in Japan selbst in gebildeten Kreisen Zeugnis ablegen. Diese Herren verlangen eine Mindestentschädigung von 6 Milliarden Mark; sie fordern neben Korea und der Mandschurei Kamtschatka und die russische Primorskaja (Küstengebiet), sie wünschen den Ausschluß russischer Kriegsschiffe aus den östlichen Meeren, ja, sie halten es sogar für notwendig, daß Japan hinfort bestimmen soll, wieviel Truppen Rußland östlich vom Baikalsee halten darf. Freilich ist die Phantasie russischer Kreise nicht minder geschäftig. Große und ernsthafte Moskauer Zeitungen behaupten, Japan habe den Krieg provoziert: wenn jetzt Frieden geschlossen würde, so müsse man von Japan Garantien dafür verlangen und erlangen, daß der Friede nicht mehr gestört werden könne; dazu sei die Auslieferung gewisser fester Plätze in Korea an Rußland notwendig, und wenn man wegen des Zustandekommens des Friedens Konzessionen machen wolle, so sei die höchste Konzession die, daß man von dem Friedensstörer Japan keine Kriegsentschädigung verlangt. Das sind freilich Meinungsäußerungen, die für das Zustandekommen eines dauernden Friedens und insbesondere für das von einigen Konkurrenten gefürchtete Bündnis zwischen Rußland und Japan nur eine geringe Wahrscheinlichkeit übrig lassen.

Unterdessen versuchen die Japaner, weiterhin in China festen Fuß zu fassen. Wir haben schon in der vorigen Übersicht darauf hingewiesen, wie sie insbesondere religiöse und ethische Momente für die Assimilierung beider Länder, bzw. für die Ausbreitung japanischen Einflusses in China herangezogen haben. Es scheint aber die von den Buddhapriestern ins Leben gerufene Bewegung nur sehr langsam vorwärts zu kommen. Die Buddhapriester sind an sich zu wenig populär; die chinesische Bevölkerung hat die Faulheit und Unbrauchbarkeit ihrer eigenen Buddhisten mit dem Fleiß und dem Eifer der christlichen Missionäre zu oft vergleichen können, als daß sie sich jetzt von den japanischen Sendlingen derselben Klasse viel verspräche. In einzelnen Küstenstädten sind, wie gesagt, Fortschritte des japanischen Buddhismus zu verzeichnen; richtig ist auch, daß die aufgehetzten Priester der chinesischen Regierung mancherlei Schwierigkeiten bereitet haben; im allgemeinen aber zeigt sich diese Regierung dem Vordringen der Sektierer abhold, und der Versuch der japanischen Bonzen in Canton, von dort aus ins Innere vorzudringen, hat durch Stellungnahme der Mandarinen eine runde Ablehnung erfahren.

Japan läßt indessen nicht locker, und die japanische Staatskunst geht verschiedene, alle möglichen Wege, um den Chinesen näher zu kommen. So hat beispielsweise der japanische Gesandte in Peking, Herr Uschida, neuerdings einen bemerkenswerten Einfluß erlangt. Auffällig ist auch, daß dieser Würdenträger jüngst im Auftrage seiner Regierung 100 Exemplare des „Täglichen Anzeigers" im Pekinger Dialekt für das Kultusministerium in Tokio abonniert hat. Letztere Behörde verteilt die gut redigierte und gut geschriebene Zeitung an die höheren Schulen Japans und ist so bestrebt, die Kenntnis des Pekinger Dialektes zu verbreiten, der zwar der chinesischen Schriftsprache nicht entspricht, der sich aber während der letzten Jahrzehnte so verbreitet hat, daß man ihn als Sprache der gebildeten Chinesen allenthalben ansprechen darf. Einzelne chinesische Würdenträger sind übrigens ganz und gar in das japanische Fahrwasser geraten, so z. B. der Generalgouverneur Tschangtschitung in Wutschang, der zunächst 12 junge Mandarinen zum Studium der japanischen Gesetze und Einrichtungen auf sechs Monate nach Japan entsandt und die Absicht geäußert hat, allmählich seine sämtlichen Beamten einen Studienaufenthalt in Japan durchmachen zu lassen.

Die Haltung Chinas gegenüber Europa bleibt indessen nach wie vor eine ungeklärte. Soeben hat die Kaiserin-Witwe eine Kommission von vier Mitgliedern, mit Empfehlungsschreiben an die fremden Souveräne versehen, zum Studium der fremden Verwaltungseinrichtungen ausgesandt. Von diesen sind übrigens zwei nach Europa, die beiden andern aber nach Japan gegangen. — Aus der Provinz Hainan kommt die Nachricht von Unruhen, die sich insbesondere gegen die französischen Missionare richten sollen. Mehrere dieser letzteren und 12 chinesische Katholiken sollen getötet sein, und die östliche Presse schreibt, daß bei dieser Gelegenheit 2000 Mann chinesischer Truppen gemeutert und sich auf Seite der Empörer gestellt hätten, und daß die chinesische Regierung genötigt gewesen sei, eine Division gegen die Rebellen auszuschicken.

Im Vordergrunde des Interesses steht in China zurzeit allem Anschein nach das Verhältnis zu den Vereinigten Staaten. Es gibt da eine ganze Reihe akuter Streitpunkte. So ist beispielsweise die Konzession zur Hankau-Eisenbahn, die ursprünglich Amerika zugesagt worden war, neuerdings an andere, nichtamerikanische Unternehmer, vergeben worden, oder eigentlich nicht vergeben: fremde Unternehmer haben nur die Genehmigung zur Beteiligung erhalten, während der chinesische Staat einer chinesischen Gesellschaft die Eisenbahn selbst in die Hand zu geben wünscht. Amerika hat hiergegen protestiert, und es verlautet, daß nach mannigfachen Unterredungen des chinesischen Gesandten in Washington mit dem Präsidenten Roosevelt die Amerikaner ihre Stellung insofern geändert haben, als die Morgan Company, welche im Besitz der hauptsächlichsten Konzessionen war und an deren Ausführung behindert ist, nunmehr die Angebote europäischer Syndikate abgelehnt haben und nur mit chinesischen Unternehmern wegen Verkaufs in Verhandlungen getreten sein soll.

Im Vordergrund des Interesses steht aber nach wie vor die Frage des Boykotts amerikanischer Waren. Es muß geradezu auffällig erscheinen, wie lebhaft in dieser Beziehung das chinesische Nationalgefühl emporgeflammt ist und wie innig der Zusammenhang sich darstellt, in dem die chinesische Kaufmannschaft gegen den amerikanischen Handel auftritt. Die Handelskammern der 22 Vertragshäfen und die Gilden von 17 Provinzen haben sich der Bewegung bemächtigt. Das Korporationsgefühl in diesen Vereinigungen scheint ein außerordentlich starkes, und besonders dürfte innerhalb der Gilden eine bewundernswerte Zucht geübt werden. Nach dem Vorgang der großen Handelskammern an der Küste haben die erwähnten Korporationen beschlossen, der amerikanischen Regierung bezüglich Abänderung der amerikanischen Chinesen-Gesetze den 1. August als Frist

zu stellen. Ist bis zu diesem Termin keine begründete Aussicht auf Abänderung der bestehenden Gesetzgebung in den Vereinigten Staaten gegeben — und das ist tatsächlich nicht der Fall; die Arbeiterassoziationen in den Weststaaten Amerikas erklären sich durchaus und sehr energisch für Beibehaltung der Chinesengesetzgebung — so sollen gegen den amerikanischen Handel in China folgende Maßregeln allgemein zur Durchführung gelangen:

1. Kein Chinese soll hinfort amerikanische Maschinen kaufen oder gebrauchen,
2. kein Chinese soll Güter auf amerikanischen Schiffen zur Verladung bringen, auch nicht indirekt durch Vermittlung von Agenten,
3. kein chinesisches Kind soll hinfort Schulen besuchen, die unter amerikanischer Aufsicht stehen,
4. kein Chinese soll bei einer amerikanischen Firma um Beschäftigung ansuchen, und
5. der chinesischen Dienerschaft in den Häusern der Amerikaner soll ein alsbaldiger Wechsel der Herrschaft nahegelegt werden.

Wenn nun auch angeblich die Tochter des Präsidenten Roosevelt, die zurzeit auf den Philippinen verweilt, von der Kaiserin-Witwe zu einem Besuche in Peking eingeladen sein und diese Einladung angenommen haben soll, so liegen doch andererseits recht bemerkenswerte Anzeichen dafür vor, daß die amerikafeindliche Bewegung auch innerhalb der chinesischen Regierungskreise Unterstützung gefunden hat, und daß sie sich bis in die Hofgesellschaft ausdehnt. Die Kaiserin-Witwe, die für die chinesische Regierung maßgebend ist, hat letzthin bei einem großen öffentlichen Empfange von Mandarinen und Würdenträgern des Landes eine Rede gehalten, in welcher sie zum Ausdruck brachte, daß die Chinesen überall ihre Kinder seien, gleichviel in welchem Lande und in welchem Erdteil sie augenblicklich lebten, und somit es das Recht und die Pflicht der chinesischen Regierung sei, diese ihre Schutzbefohlenen überall zu schützen und dafür Sorge zu tragen, daß sie nirgends schlechter behandelt würden als die Angehörigen anderer Nationen.

Zwar setzt Amerika auf seinen neuen Botschafter, Mr. Rockhil, einen ausgezeichneten Kenner Chinas, der das Land auf vielen Reisen durchquert hat, große Hoffnungen. Rockhil soll auch erklärt haben, daß es ihm wohl gelingen werde, die praktischen chinesischen Kaufleute auf Realpolitik zurückzuführen und umzustimmen. Tatsache ist jedoch, daß die Gouverneure in den einzelnen Bezirken diese Annahme des amerikanischen Konsuls jeweilig mit Achselzucken aufnehmen und erklären: sie seien gegenüber den Wünschen und dem Auftreten der ganz selbständigen Kaufmannsgilden vollständig machtlos. In den westlichen Staaten Nordamerikas sieht man in der Tat der Entwicklung der amerikafeindlichen Bewegung in Japan mit recht bangem Vorgefühl entgegen. Sind doch beispielsweise vier großen Firmen in San Francisco in den letzten Wochen recht beträchtliche Ordres, die für China vorlagen, einfach annulliert worden. Wie ernst es die Chinesen mit dem Boykott der Amerikaner nehmen, kann man unter anderem daraus ersehen, daß sich die in Japan ansässigen chinesischen Kaufleute geweigert haben, das amerikanische Schiff „Mandschuria" nach Hongkong zu verfrachten, und daß bei dieser Gelegenheit Protestversammlungen der chinesischen Kolonien in Japan stattgefunden haben. Daß die englandfreundliche Presse im Osten die Gelegenheit benutzt, um den Amerikanern zu erzählen, die Deutschen in Japan hätten diese Stellungnahme der Chinesen geschürt und gehässig ausgenutzt, kann wohl kaum auffallen.

England gegenüber verhält sich die chinesische Regierung übrigens nach wie vor vorsichtig und entgegenkommend. So soll neuerdings auch der Dalai Lama, der bekanntlich aus Tibet floh und in ein Kloster in Urga verwiesen wurde, um seiner russenfreundlichen Agitation willen vom Kaiser von China zur Rückkehr nach Tibet aufgefordert worden sein. Als er der ersten Aufforderung nicht sofort entsprach, ist ihm angedroht worden, daß er mit Waffengewalt nach Lhassa zurückgebracht und dort seinem Schicksal überlassen werden würde. Ob der Hohepriester unterdessen tatsächlich in Tibet angekommen ist, ward bisher nicht bekannt.

Bücherbesprechung.

„Unter Chinesen und Tibetanern"

betitelt der ehemalige Leutnant und Dolmetscher-Offizier im Ostasiatischen Expeditionskorps, jetzt Leutnant im Infanterieregiment von Alvensleben (6. Brandenburgisches) No. 52, A. Genschow, sein Tagebuch von der Reise quer durch das Innere von China. Es ist im Verlage von C. I. E. Volckmann in Rostock i. M. erschienen und kostet 7 M.

Auf diese vom Verfasser und dem Oberarzt Dr. Asmy unternommene Reise wurde seinerzeit in der No. 2 des VIII. Jahrganges — 1904 — des Deutschen Offizierblattes schon aufmerksam gemacht und der Hoffnung Ausdruck gegeben, es möchte auch dieser kühne Forschungsritt dazu beitragen, unsere Kenntnis von China zu erweitern.

Mit Genugtuung stellen wir fest, daß wir in der Tat aus dem vorliegenden Buche eine weitgehende Bereicherung unserer Kenntnisse über Land und Leute, besonders aus Chinesisch-Tibet, erfahren, das noch so selten von Europäern bereist ist. Es war ja auch die Absicht des Verfassers, in das Innere Chinas einzudringen, wo die Urwüchsigkeit der Chinesen noch nicht von europäischer Zivilisation berührt ist. Freilich, das eigentliche Tibet blieb ihm trotz allen Wagemutes doch verschlossen, an den Grenzen wurde ihm, wie so manchem, ein Jahr vor dem gewaltsamen Eindringen der Engländer In Tibet, „Halt" zugerufen. Statt nach Westen quer durch Tibet ging deshalb der Weg von Bathang — auf dem 100. Meridian — nach Süden, am oberen Laufe des Yang-tse, dem Kintscha-kiang entlang, um bei Likiang nach dem Talisee abzubiegen, dann den Mekong und den Saluen, oder Salvin, in ihren oberen Läufen zu überschreiten und bei Bhamo den Iravadi zu erreichen.

Diese Reise an der Grenze von China und Tibet ist der für den Geographen interessanteste Teil des Buches, denn hier wird der Verfasser teilweise zum Entdecker. Seine Forschungen erweitern noch die Mitteilungen des evangelischen Missionars H. Hackmann von seinen Wanderungen von Omi bis Bhamo im Jahre 1903. Dieser bog schon

früher nach Süden aus, es ist aber interessant, den Missionar und den Offizier auf den gelegentlich gleichen Strecken der Forschungsreise zu verfolgen.

Hatte die Wanderung des Missionars als Ziel das Studium des chinesischen Buddhismus, so haben beide Reisende den Vorzug der Kenntnis der chinesischen Sprache, und auch der Offizier ist durch seinen mehrjährigen Aufenthalt in China, besonders aber durch seine Reise 1902 durch Schantung und Honan auf das Studium von Land und Leuten vorbereitet. Seine genauen Beobachtungen und seine umfassenden Kenntnisse teilt der Verfasser von „Unter Chinesen und Tibetanern" uns gelegentlich mit, wo er fürchtet, daß die Tagebuchaufzeichnungen ermüden könnten. Das Buch gewinnt dadurch an Reiz und Inhalt, wenngleich wir auch den so anschaulich geschriebenen Reiseschilderungen gern folgen, nicht ohne Bewunderung für die Ausdauer, mit der alle Schwierigkeiten des Weges und alle chinesischen Widerwärtigkeiten überwunden und ertragen wurden. Wahrlich, das tägliche Leben eines solchen Reisenden ist mühselig, und um so erfreulicher ist es, daß der Humor ihm niemals ausgeht und die Lust am Schauen in dieser großartigen Natur an den Grenzen Tibets!

Die eingeschalteten Betrachtungen über die Zustände in den durchreisten Provinzen, die Unterschiede zwischen Nord und Süd, die eigenartigen Verhältnisse in der sozusagen neutralen Zone zwischen China und Tibet, wo Chinesen, Tibetaner und Bergvölker sich mischen, stellen das Buch hoch über die üblichen Tagebücher. Ja, man möchte fast wünschen, der Verfasser hätte noch ein besonderes Inhaltsverzeichnis gegeben über die verschiedenen Kapitel wie Städteleben, Ackerbau, Hausindustrie, Bergbau, Räuberwesen, Gerichtswesen, Münzwesen, Verwaltung, Mandarinentum, Schulwesen, Religion, Missionswesen, Familienleben der Chinesen etc. etc. Es ist ein Nachschlagebuch für jemanden, der sich über China orientieren will, und er findet die Belehrung nicht in wissenschaftlichen Abhandlungen, sondern in zwangloser Plauderei, wo die Gelegenheit sich bietet, oder dem Leser die langen Wegstunden auf dem beschwerlichen Marsche gekürzt werden sollen.

Dabei ist der Verfasser Jäger und hat als solcher ein offenes Auge für alles in der Natur; selbstverständlich vernachlässigt er auch die militärische Seite nicht. Da ist es ganz interessant, welche Beobachtungen er über die chinesischen Militärverhältnisse anstellt. Er würdigt die Truppen der Südprovinzen, wie wir sie ja auch als nicht zu verachtende Gegner an den Grenzen der Provinz Tschili kennen gelernt haben; ihre Ausbildung ist von Europäern geleitet, deren Nachfolger nun schon im Innersten von China die „Japaner" sind.

Wir können des näheren nicht auf so vieles Merkwürdige in den Genschowschen Schilderungen eingehen, ein kritischer Beurteiler ist er auch in allen Missionszänkereien der verschiedenen Konfessionen; ein genauer Zeichner von Städtebildern: Kaiföng, Hankau, Itschang, Cheng-tu. Besonders das von dieser alten Kaiserstadt, der jetzigen Hauptstadt von Szechuan, Gesagte dürfte manchem Leser neu sein, wie denn überhaupt eine Fülle des Wissenswerten und Interessanten in dem Buche des jungen Offiziers in anspruchslosester Weise gegeben ist. Was da auf 384 Seiten zusammengedrängt ist, könnte mehrere Bände füllen! Aber das ist ja gerade der Vorzug des Buches, daß wir spielend Länder erschlossen bekommen, die uns bisher märchenhaft erschienen. Wir versetzen uns mit Leichtigkeit in die eisumstarrten Gebirge Tibets, überklettern Pässe von 16000 Fuß (engl.) Höhe und übersetzen reißende Flüsse auf primitivsten Brücken und Fahrzeugen, durchziehen fruchtbare und ärmliche Gegenden in Ebenen und schroffsten Gebirgslandschaften, den Alpen gleich, verkehren mit Kulis, Generalen, Missionaren, Begleitsoldaten, tibetanischen Grenzwachen, aber unangetastet von den überall gespürten Räuberbanden.

Denn wir reisen unter dem Paß eines Tatarengenerals, den der Salz-Taotai Tong in Tientsin dem jungen deutschen Offizier ausgestellt hatte. Dieser Paß und die Empfehlungsbriefe für die zu durchreisenden Provinzen taten Wunder. Überall waren die Behörden entgegenkommend, selbst da — wenn auch unwillig — wo die Bevölkerung als ausgesprochen fremdenfeindlich bekannt war. Eigentlichen Widerstand haben unsere Reisenden nur da gefunden, wo liebe deutsche Landsleute ihnen in unqualifizierbarer Behandlung der Einwohner unliebsam vorgearbeitet hatten. Es kommt eben leider vor, daß Reisende glauben, mit der Knute weiter zu kommen als mit Bezahlung — und dann wundert man sich über Fremdenhaß!

Nun, unsere Reisenden, denen wir so gern gefolgt sind, haben die Chinesen durch prompte Bezahlung eines besseren belehrt, und es war praktisch, daß sie eine Proklamation mit sich führten, in der für alles Bezahlung versprochen und versichert wurde, daß sie niemand etwas zuleide tun würden. Sie sind denn auch unangefochten quer durch China gewandert und hatten an Gefahren nur die Naturgewalten und einige Kohlenoxydgasvergiftungen — das alte Leiden in China — zu überstehen.

Die Reise, welche im ersten Teil der Trace der Peking—Hankau-Eisenbahn folgte, dann den Yangtse aufwärts nach Itschang führte, von dort zu Land wieder an den Yangtse heran bei Wan, dann quer durch Szechuan nach Westen, zur Hauptstadt Tscheng-tu, hinüber über den Jünling-Gebirgsstock nach Bathang, fand dort vor der eigentlichen tibetanischen Grenze ihr westliches Ziel. Die Fortsetzung ist eingangs erwähnt. Genauer verzeichnet ist die Reiseroute auf einer kleinen, aber sehr klaren Karte aus der Carl Flemmingschen Anstalt in Glogau. Es ist da nur ein kleiner Irrtum untergelaufen, indem von Katha südlich Bhamo aus die Eisenbahn nach Mandalay benutzt wurde, während der Landweg östlich vom Iravadi gezeichnet ist.

Besonders erwähnenswert sind noch die vom Verfasser angefertigten fünf Wegeskizzen. Das ist Schule der ostasiatischen Expedition! Sie dürften eine wertvolle Bereicherung des Kartenmaterials ausmachen, denn sie beziehen sich eben auf die Gegenden, in denen der Europäer bisher selten war, vor allem selten aber wird eine so gewissenhafte und geschulte Wegeaufzeichnung dort geleistet worden sein.

Diese lithographischen Spezialkarten sind in Farbendruck im Maßstabe 1:500000 gehalten.

Was die sonstige Ausstattung des Buches betrifft, so ist sie anspruchslos gehalten, reich illustriert durch mehr oder weniger gut gelungene 189 Abbildungen, Initialen und Zierstücke, meist nach Originalaufnahmen und Zeichnungen des Verfassers, dessen Porträt wir als Titelbild unter dem recht geschmackvollen Einband finden. Alles in allem ein ansprechendes, lehrreiches und nach vieler Richtung sehr willkommenes Buch.

F. von Mülmann.

Wirtschaftlicher Teil.

Vorderasien.

Deutsche Schiffahrt nach der Türkei.

Das Interessenverhältnis unter den einzelnen Nationen ist auf diesem Gebiete seit längerer Zeit beinahe unverändert geblieben.

Der deutschen „Levantelinie" gebührt das Verdienst, unter Überwindung namhafter Konkurrenz die deutsche Flagge in den Gewässern der Levante in regelmäßiger Fahrt heimisch gemacht und damit dem deutschen Exporthandel, insbesondere seitdem die sogenannten Levantetarife eingeführt sind, eine wichtige Unterstützung geboten zu haben.

Die zunehmende Wichtigkeit der anatolischen Güter veranlaßte die Levantelinie, regelmäßig Haydar Pascha, die Endstation der anatolischen Eisenbahn, anzulaufen.

Um ihre Konkurrenzfähigkeit zu erhöhen, hat sie ihren Seedienst vervollkommt und bietet jetzt durchschnittlich wöchentlich Gelegenheit zur direkten Verschiffung.

Auch der Österreichische Lloyd scheint an einem Wendepunkt angelangt zu sein.

Der 1906 erfolgende Ablauf seines Vertrages mit der Regierung dürfte ihm Gelegenheit und Veranlassung geben, seine Organisation zu ändern und unter einer modernen kaufmännischen Leitung umfassende Reformen vorzunehmen.

Der österreichische Industrierat hat u. a. Beschleunigung der thessalischen und griechisch-orientalischen Linien durch Auslassung minder wichtiger Zwischenhäfen, Herstellung einer wöchentlichen Verbindung von Triest mit Syrien auch während der Wintermonate, sowie Einrichtung einer wöchentlichen Linie nach Batum beantragt.

Bis auf die allmähliche Auflösung der Courtgilinie, die elf Dampfer verkauft hat und mit den übrigen fünf einen belanglosen Küstendienst noch aufrecht erhält, und die neue rumänische Verbindung, haben die Schiffahrtsverhältnisse der anderen Nationen in der Levante keine nennenswerte Änderung erfahren.

Anfangs Mai d. J. hat die rumänische Regierung den „Service maritime Roumain" weiter ausgedehnt, indem sie anschließend an die wöchentliche zweimalige Verbindung Constanza—Konstantinopel abwechselnd einmal eine Fahrt nach dem Pyräus nud eine nach dem Smyrna unternimmt.

Zu diesen Fahrten, die durch ihre größere Geschwindigkeit konkurrieren sollen, ist ein neuer, moderner Dampfer, der in St. Nazaire gebaut ist, eingestellt. Nach Fertigstellung eines bereits in Konstruktion befindlichen Dampfers soll der Dienst noch bis Alexandrien erweitert werden. Man hofft dann auf diese Weise den norddeutschen sowie teilweise den nordeuropäischen und auch nordamerikanischen Reiseverkehr an sich zu ziehen.

Der Frachtdienst Galatz—Braila (bedarfsfalls Sulima—Constanza) nach Rotterdam findet infolge des Ausfalls der westfälischen Kohle als Rückfracht nicht mehr regelmäßig statt.

(Aus einem Bericht des Handelssachverständigen bei dem Kaiserlichen Generalkonsulat in Konstantinopel.)

Die anatolische Eisenbahn.

Die kilometrischen Einnahmen der anatolischen Eisenbahn hatten im Jahre 1904, wie die folgende Tabelle zeigt, recht befriedigende Ergebnisse:

	1904	1903
Haydar Pascha—Angora	10 496,24 Frcs.	10 521,41 Frcs.
Eski Shehir—Konia	6 609,48 „	4 945,23 „
Hamidié—Ada Bazar	13 089,48 „	11 233,53 „

Die von der ottomanischen Regierung zu zahlende kilometrische Garantie bewegte sich in ungefähr derselben Höhe wie im Vorjahr und betrug:

für die Linie Haydar Pascha—Angora 2 127 023,65 Frcs.
„ „ „ Eski Schehir—Konia 131 744,52 Ltq.

Den Getreidetransporten von:

167 206	Tonnen	in der zweiten Hälfte des Jahres 1902 und
146 161	„	im Jahre 1903
313 367	Tonnen	in 18 Monaten, stehen für die ersten 16 Monate der nachbenannten Berichtsperiode
246 116	„	gegenüber, die sich aus:
193 946	„	im Jahre 1904 und
52 170	„	im ersten Trimester 1905 zusammensetzen.

Für diese Bahn und die unter derselben Betriebsleitung stehende erste Teilstrecke der Bagdadbahn wurden u. a. 13 neue Lokomotiven und 234 Güterwagen bestellt. Ein großer Teil dieser Bestellungen kam der deutschen Industrie zugute.

Über die anderen, schon längere Zeit im Betrieb befindlichen Bahnen liegen noch keine genauen Daten zur Beurteilung vor.

Am 25. Oktober 1904 wurde die von deutschen Ingenieuren und zum allergrößten Teil aus deutschem Material erbaute, 200 km lange erste Teilstrecke der Bagdadbahn Konia—Eregli usw. dem Verkehr übergeben.

Nach dem übereinstimmenden Urteil von Sachkennern ist die Ausführung des Baues eine vorzügliche und den weitgehendsten Ansprüchen genügende.

Eine ihrem Bestimmungszweck nach der interessantesten Bahnen ist die „Hedjazbahn", die von Damaskus nach Mekka führen soll, und von der die ersten 500 km bis Maan im Herbst 1904 dem Betrieb übergeben worden sind.

Wie aus dem Bestimmungsort schon hervorgeht, verdankt die Bahn, deren Bau von einem deutschen Ingenieur geleitet wird, in erster Reihe ihre Entstehung religiösen Gründen. Denn wenn diese nicht hätten geltend gemacht werden können, wären die Mittel zu der Inangriffnahme eines so gewaltigen Baues, wie es die zum Teil durch die Wüste und unfruchtbares Gelände führende, etwa 2000 km lange Strecke darstellt, in einem Lande, wie die Türkei, sicher nicht aufzutreiben gewesen.

Auch äußerlich war dies erkennbar, da zu den Arbeiten in ausgedehntem Maße türkische Truppen Verwendung fanden. Besonders diesem Grunde sind wohl auch die ganz außerordentlich geringen Baukosten per Streckenkilometer zuzuschreiben. Übrigens wird diese Bahn nicht nur eine kürzere und bequemere Pilgerstraße darstellen, sondern auch, wenigstens so lange sie sich in der Nähe des Jordans bewegt, von nicht unbedeutendem kulturellen Werte sein.

Das Ostjordanland und auch einige andere Gebiete besitzen nämlich einen zum Teil sehr fruchtbaren Boden,

dessen intensivere Bearbeitung durch günstige Verfrachtungsgelegenheiten sich sehr lohnen dürfte. Auch eine Anzahl östlich des Toten Meeres liegender Bergwerke, die durch eine Zweigbahn angeschlossen werden sollen, werden durch ihre Schwerfracht die Rentabilität der Bahn günstig beeinflussen.

Zur besseren wirtschaftlichen Ausnutzung wird die Hauptstrecke durch die 160 km lange Verbindung Deraât—Haïffa erweitert. Hierdurch wird Haïffa sehr gewinnen, da es außer als Umschlagplatz, der teilweise sogar erfolgreich mit Beirut konkurrieren kann, auch als wichtige Station der Mekkapilger in Frage kommt.

Die Betriebseröffnung dieser Zweiglinie, die im Mai stattfinden sollte, ist infolge erheblicher Beschädigungen der Böschungen usw. durch Regengüsse noch einige Zeit hinausgeschoben worden.

(Nach einem Bericht des Handelssachverständigen bei dem Kaiserl. Generalkonsulat in Konstantinopel.)

Verzollung von Tee in Blechdosen.

Mit Bezug auf die Anmerkung zu No. 16 des Artikels 9 des persischen Zolltarifs, wonach Tee, der in kleinen Paketen, Blechdosen usw. eingeführt wird, nach dem Rohgewicht zu verzollen ist, hat sich der persische Zollminister damit einverstanden erklärt, daß unter dem Begriff „Dose" (boîte) ein Behälter mit einem Rauminhalt von nicht mehr als 14 cdm und 178 ccm, d. i. etwas mehr als $1/_2$ Kubikfuß, verstanden wird. Tee, der in solchen Behältern eingeführt wird, soll demnach nach dem Rohgewicht zollpflichtig sein, während in größeren Behältern eingeführter Tee je nach Wahl des Einführers nach dem wirklichen oder nach dem gesetzlichen Reingewicht zu verzollen ist.

(The Board of Trade Journal.)

Russisches Asien.

Die Aussichten für den britischen Handel in Sibirien.

Von dem „Commercial Intelligence Committee of the Board of Trade" ist dem britischen Parlament ein Bericht des Mr. H. Cooke vorgelegt worden, der sich mit den Bedingungen und Aussichten für den britischen Handel in Sibirien befaßt. Dieselben sind von dem genannten Kommissar des Amtes auf einer Studienreise nach dort untersucht worden. Der Bericht behandelt allerdings nur den bis zum Baikalsee reichenden westlichen Teil Sibiriens. An diesem Punkte endete die Reise des genannten Kommissars. Die geschäftlichen Verhältnisse des östlichen Teils Sibiriens sind indessen durch den Japanisch-russischen Krieg zurzeit zu sehr berührt, um ein objektives und für normale Zeiten gültiges Bild des geschäftlichen Lebens gewähren zu können. Indessen gewährt der Bericht auch mit dieser Einschränkung schätzenswerte Einblicke. Nach einleitenden Ausführungen über den eingeschlagenen Reiseweg gibt der Berichterstatter eine Schilderung von der insbesondere landwirtschaftlichen Entwicklung des Landes, bespricht die Stellung Großbritanniens im sibirischen Handel, kennzeichnet die Bedeutung der sibirischen Bahn, zieht in den Kreis seiner Betrachtung die Bevölkerung, das Ein- und Auswanderungswesen, bespricht die Verhältnisse und die einzelnen Zweige der Landwirtschaft, die Verwertung landwirtschaftlicher Produkte, das landwirtschaftliche Maschinenwesen, um dann auf die Gewinnung der Metalle (Gold, Silber, Blei, Kupfer usw.), der Kohlen, Salze usw. überzugehen. Nach weiteren Ausführungen über die Hauptindustriezweige wendet der Berichterstatter sich dem Einfuhrhandel im einzelnen zu und schließt mit Angaben über Eisenbahnfrachten, Hauptexportlinien, Handelsorganisationen sowie einigen Winken für die Anknüpfung von Geschäftsverbindungen. Einige statistische Tabellen erläutern die Ausführungen.

(Der Bericht liegt während der nächsten vier Wochen im Reichsamt des Innern, Berlin W., Wilhelmstraße 74, Zimmer 174, zur Ansicht aus.)

Naphtha-Ausbeute in Baku bis Mai 1905.

Die Gesamtnaphthaausbeute auf der Apscheronhalbinsel stellte sich für die Zeit vom Januar bis Mai 1905 gegen das Vorjahr wie folgt:

	1904		1905		
	Ausbeute von		Ausbeute von		
	Schöpfbrunnen	Springquellen	Schöpfbrunnen	Springquellen	
	Menge in Millionen Pud				
Januar	45,2	0,4	43,44	1,2	endgült. Ziff.
Februar	44,8	0,9	40,9	1,2	vorläufige Ziffern.
März	48,4	2,9	47,44	1,6	
April	47,4	5,0	47,44	0,3	
Mai	50,9	5,3	40,85	0,3	

Die Naphthaausbeute auf der Apscheronhalbinsel war im Mai d. J. geringer als in sämtlichen Monaten des laufenden Jahres: sie betrug nur 41,15 Millionen Pud, in denen auch nur 0,3 Millionen Pud aus Springquellen enthalten sind.

Mai 1904 lieferte 56,2 Millionen Pud
„ 1903 „ 59,3 „ „
„ 1902 „ 57,6 „ „

Die außerordentlich geringe Ausbeute, die teilweise durch den anhaltenden Streik im Anfang Mai hervorgerufen wurde, läßt der Befürchtung mehr Raum, daß nicht genügend Ware für diese Navigationsperiode vorhanden sein wird. Die Preise haben sehr stark angezogen; während Anfang Mai Naphtha mit 17,5 Kopeken bezahlt wurde, fanden Anfang Juni Schlüsse zu 21 Kopeken und mehr statt, Ware ist rar und die Börse außerordentlich fest.

Die mittleren Monatspreise für Mai betrugen:

für leichte Naphtha	17,27—17,02
„ schwere „	19,40
„ Masut (Rückstände)	20,04—18,25
„ Petroleum	16,5 (Zisternen) bis 17.35 (fob.)

In den Lagern an der Wolga ist Masut schon knapp; wenn nicht durch normale Arbeitsverhältnisse bald wieder eine normale Ausbeute möglich ist, so dürften eine Anzahl Bahnen und Fabriken in Zentralrußland gezwungen sein, wieder zur Kohlenfeuerung überzugehen.

(Nach einem Bericht des Kaiserl. Konsulats in Baku.)

Indien und Australasien.

Teekultur in Assam im Jahre 1904.

Ende 1904 gab es in der Provinz Assam 743 Teegärten oder 21 weniger als am Schlusse des vorhergehenden Jahres; 7 Gärten wurden während des Jahres geschlossen, 14 mit anderen vereinigt und 2 aufgegeben. Neu eröffnet wurden zwei Gärten, der eine im Sylhet-, der andere im

Sibsagar-Distrikt. Der gesamte Flächeninhalt der Teegärten, d. h. sowohl das bepflanzte wie unbepflanzte Areal, betrug 1 118 306 Acres gegen 1 096 167 Acres im Jahre 1903. Mit Tee bepflanzt waren indessen nur 337 821 Acres (oder 30% des Gesamtareals von 1 118 306 Acres), was im Vergleich zum Jahre 1903 einen Rückgang von 457 Acres bedeutet. Das mit reifen Pflanzen bepflanzte Areal hat eine Zunahme von 907 Acres aufzuweisen, das mit unreifen Pflanzen besetzte eine Abnahme von 1364 Acres. Von der bebauten Fläche befanden sich 326 267 Acres im Besitz von Europäern und 11 554 im Besitz von Eingeborenen.

Das günstige Wetter des letzten Jahres hatte eine ergiebige Teeernte im Gefolge, so daß sich die Gesamtausbeute der Provinz Assam auf 152 848 997 lbs. belief gegen 145 199 101 lbs. im Jahre 1903. Im Brahmaputratal stieg die Ausbeute von 78 649 026 lbs. auf 82 360 173 lbs. und im Surmatal von 66 550 075 lbs. auf 70 488 824 lbs. Unter der Gesamtausbeute befanden sich 3 113 481 lbs. grüner Tee, von denen 797 588 lbs. aus dem Assamtal und 2 315 893 aus dem Surmatal herrührten.

Die Preise zeigten im Jahre 1904 einen beträchtlichen Rückgang, in der Hauptsache infolge der Erhöhung der Inlandsabgabe, wodurch die Nachfrage nach den besseren Teesorten nachgelassen haben soll. Es wurden bezahlt in Kalkutta im Durchschnitt für ein Pfund Surmatee 4 Annas 9 P. und für Brahmaputratee 6 Annas gegenüber 5 Annas 2 P. und 6 Annas 6 P. im Jahre 1903.
(Nach Report on Tea Culture in Assam for the year 1904.)

Hebung der indischen Indigokultur.

Angesichts der Gefahr, die dem Indigoanbau in Indien infolge der Herstellung des Indigofarbstoffes auf chemischem Wege droht, sind die an diesem Zweige der Landwirtschaft interessierten Kreise seit den wichtigen Entdeckungen, die zu dem Wettbewerb des künstlichen mit dem natürlichen Farbstoff geführt haben, bemüht, auf Mittel zu sinnen, um es ihrerseits erfolgreich, namentlich mit dem deutschen Erzeugnis aufzunehmen. Lord Curzon hat gelegentlich seines Aufenthalts in Pusa, wohin ihn die Grundsteinlegung der dort geplanten landwirtschaftlichen Versuchsstation geführt hatte, einer Abordnung der Indigopflanzer der Landschaft Behar Mut zugesprochen und seine Anschauung dahin geäußert, daß es nunmehr darauf ankomme, auf dem Wege wissenschaftlicher Forschung Wege zu finden, um aus der einzelnen Pflanze mehr Farbstoff zu gewinnen, durch Auswahl in der Saat und Verbesserung der Produktionsmethoden den Ertrag des Bodens möglichst zu steigern und die Produktionskosten herabzusetzen.

Auf anderem Wege sucht nun ein Vorschlag einen Ausweg, den die Zeitung „Englishman" in ihrer Nummer vom 20. April d. J. veröffentlicht hat. Derselbe geht darauf hinaus, man solle, statt Geld an vielleicht nutzlose Versuche zu verschwenden, lieber eine große Fabrik gründen, wo der von der Pflanze gewonnene Farbstoff fertig zum Export und zum Gebrauch in den Färbereien hergestellt werden sollte. Das Erzeugnis aller Indigopflanzungen Indiens solle in diese Fabrik eingeliefert werden, die dann ein gleichartiges, im Weltmarkt absatzfähiges Produkt im großen herstellen könnte. Dieses Verfahren komme im Grunde genommen auf dasselbe hinaus, wie das in einer deutschen Fabrik geübte, und würde Indien in den Stand setzen, den fertigen Farbstoff ebenso billig auf den Markt zu bringen, wie diese. Zur Erreichung dieses Zieles bedürfe es nur des Zusammenarbeitens aller vom Indigobau abhängigen Pflanzer, etwa in Gestalt eines Syndikats.

Ostasien.

Absatz von Klavieren nach Japan.

Nach Mitteilung des kanadischen Handelssachverständigen in Yokohama macht sich in Japan eine wachsende Nachfrage nach Klavieren bemerkbar. Als Fabrikanten für Musikinstrumente werden genannt: Nishikawa & Sons, Hinodecho, Yokohama; Japan Musical Instruments Manufacturing Company (Limited), Hamamatsu, Japan; Shinkichi Matsumoto, Tsukiji, Tokyo; Miwa Organ Manufacturing Company, Nagoya.
(Nach Daily Consular Reports No. 2308.)

Schiffsverkehr in Hankau während des Vorjahres.

Nach den Anschreibungen der chinesischen Seezollverwaltung gestaltete sich der Schiffsverkehr im Hafen von Hankau während des Jahres 1904 wie folgt:

	Eingang		Ausgang	
	Zahl	Reg.-Tons	Zahl	Reg.-Tons
Dampfer:				
Britische	631	789 963	635	792 845
Deutsche	215	245 312	218	245 340
Chinesische	323	244 595	325	244 695
Japanische	210	230 083	211	231 133
Zus. einschl. anderer	1 417	1 546 414	1 430	1 550 496
Segler	1 241	138 039	1 236	136 864
Überhaupt	2 658	1 684 453	2 666	1 687 360

Nach dem im Kaiserl. Konsulat geführten Verzeichnisse der an- und abgemeldeten Schiffe sind im Jahre 1904 nur 209 deutsche Dampfer von 247 909 Registertons ein- und ausgelaufen gegen 199 von 226 691 Registertons im Jahre 1903. Die Verschiedenheit in der Zahl der eingelaufenen Dampfer (199 gegen 209) erklärt sich aus der Tatsache, daß Schiffe, nachdem sie bereits im Konsulat abgemeldet worden sind und bei der Seezollverwaltung ausklariert haben, dort öfters schon wieder einklarierten, um noch nachträglich erhaltene Fracht einzunehmen. Das Konsulat ist bei diesen „reentrances" unbeteiligt. Die geringe Zunahme läßt nicht auf eine bessere Gestaltung der Schiffahrtsverhältnisse für die deutsche Flagge schließen. Sie beruht eigentlich nur darauf, daß mehrere größere Seedampfer unter deutscher Flagge in der Zeit des hohen Wasserstandes ein- und ausliefen, die von den Japanern des Krieges wegen gechartert waren; nur dadurch hat sich Deutschland die zweite Stelle im Schiffsverkehr von Hankau erhalten, die sonst zweifellos Japan zugefallen wäre.

In der eigentlichen regelmäßigen Yangtseschiffahrt ist für die deutsche Flagge im Jahre 1904 ein erneuter Rückschritt zu verzeichnen, der darauf beruht, daß die Fahrten der „Meiyu" zwischen Hankau und Itschang, des einzigen deutschen Dampfers, der bisher über Hankau hinaus stromaufwärts die deutsche Flagge zeigte, jetzt eingestellt worden sind. Eine Entscheidung darüber, ob und wann die Dampfschiffahrt über Hankau hinaus wieder aufgenommen werden wird, ist noch nicht gefallen. Außerdem ist aber von dem Norddeutschen Lloyd die regelmäßige Küstenschiffahrt zwischen Swatu und Hankau Ende Juni 1904 als unrentabel eingestellt worden.

In der Flußschiffahrt ist, abgesehen von dem bereits erwähnten Ausfall der „Meiyu“, eine Veränderung gegen das Vorjahr nicht eingetreten. Der Norddeutsche Lloyd hat nach wie vor seine drei Flußdampfer „Meilee“, „Meidah“ und „Meishun“ und die Hamburg-Amerika-Linie ihre beiden Flußdampfer „Suian“ und „Suitai“ in regelmäßiger Fahrt zwischen Schanghai und Hankau laufen lassen. Die Zahl der Reisen stellte sich im Jahre 1904 und den beiden Vorfahren wie folgt:

Namen des Dampfers	Anzahl der Reisen 1904	1903	1902
Meilee	37	35	38
Meidah	36	35	37
Meishun	37	32	38
Suian	36	34	36
Suitai	37	36	37
Summe	183	172	186

An Passagieren haben die beiden Hamburger Dampfer 1904 befördert:

Einkommend:	Ausgehend:
159 europäische Passagiere	164 europäische Passagiere
5 145 chinesische „	4 112 chinesische „

und die drei Bremer Dampfer:

Einkommend:	Ausgehend:
516 europäische Passagiere	344 europäische Passagiere
33 600 chinesische „	22 400 chinesische „

Der Frachtverkehr stellte sich wie folgt:

1. bei den beiden Hamburger Dampfern:

Eingekommen:	Masstonnen	13 198½	
	Gewichtstonnen	7 256½	20 455
Ausgegangen:	Masstonnen	14 385	
	Gewichtstonnen	42 542	56 927
	Zusammen Tonnen		77 382

2. bei den drei Bremer Dampfern:

Eingekommen:	Masstonnen	2 484	
	Gewichtstonnen	15 881	18 365
Ausgegangen:	Masstonnen	24 053	
	Gewichtstonnen	62 391	86 444
	Zusammen Tonnen		104 809

Die Frachtrate für fremde Ladung, d. h. Ladung, die von fremden (nichtchinesischen) Firmen verschifft wird, ist in der Höhe von 1,80 Taels für die Tonne von 40 Quadratfuß dieselbe wie im vorigen Jahre geblieben. Ein Versuch, die Rate wieder auf die ursprüngliche Höhe von 2,60 Taels zu bringen, ist als aussichtslos nicht unternommen worden, da die den Pool bildenden Gesellschaften an der niederen Rate festgehalten haben würden.

Abgesehen von der deutschen Flagge war wie in den früheren Jahren bei der regelmäßigen Flußschiffahrt noch die englische, chinesische, japanische und amerikanische Flagge vertreten, und zwar die englische mit 18 Dampfern (gegen 15 in 1903), die chinesische mit 6 (wie im Vorjahre), die japanische mit 7 (gegen 5 in 1903), und die amerikanische mit 1 (1903 ebenfalls 1). Besonders bemerkenswert ist die Zunahme der japanischen Flagge. Abgesehen von den zwei in der Zahl 7 einbegriffenen neuen Dampfern, die, so lange es der Wasserstand erlaubt (in etwa 9 Monaten des Jahres), regelmäßig zwischen Hankau und Chansha (der Hauptstadt Hunans und Siantang, beide am Siangfluß) verkehren, sind auch von den drei englischen Dampfern, die gegen das Vorjahr hinzugekommen sind, eigentlich zwei als japanische zu zählen, da sie so gut wie ausschließlich in japanischem Eigentum stehen und nur unter die englische Flagge gebracht worden sind, um die Hulks in der englischen Niederlassung in Hankau benutzen zu können.

(Nach einem Bericht des Kaiserl. Konsuls in Hankau.)

Ausführungsbestimmungen zum Salzmonopolgesetz.

Zu dem japanischen Salzmonopolgesetz vom 31. Dezember 1904, welches am 1. Juni d. J. in Kraft getreten ist, sind durch eine Verordnung des Finanzministeriums, No. 22, vom 1. April 1905, Ausführungsbestimmungen erlassen worden, die u. a. folgendes verordnen:

Die Klasseneinteilung des Salzes geschieht auf Grund seines Gehaltes an Chlornatrium. Es gibt fünf Klassen:

Salz 1. Klasse muß mehr als 90 v. H. Chlornatrium enthalten,

Salz 2. Klasse 85 bis 90 v. H.
„ 3. „ 80 „ 85 „ „
„ 4. „ 75 „ 80 „ „
„ 5. „ 70 „ 75 „ „

Salz mit einem noch geringeren Chlornatriumgehalt wird von den Salzämtern nicht angenommen.

Händler, welche fremdes Salz kaufen wollen, haben sich unter Angabe des Herstellungsortes, der Menge und Art des Salzes mit einem entsprechenden Antrage an das Salzamt in Yokohama oder Kobe zu wenden. Dieses setzt den Preis fest und veranlaßt die Einfuhr der gewünschten Menge, nachdem der Käufer für den Kaufpreis Sicherheit hinterlegt hat. Ist das Salz dann eingetroffen, so hat der Käufer auf eine entsprechende Benachrichtigung hin sofort den Preis zu zahlen und das Salz binnen 5 Tagen abzunehmen.

Ausschreibungen.

Neue Bewässerungsprojekte in Britisch-Indien, welche neuerdings vom Staatssekretär genehmigt wurden, sind folgende: Bewässerung von Divi-Island an der Mündung des River Kistna (Präsidentschaft Madras); Anschlag: 1 860 000 Rupien. Das Wasser soll aus dem Flusse mittels Zentrifugalpumpen gehoben werden. — Ein 20,5 engl. Meilen langer Kanal vom Dassan River nach dem Hamipur-Distrikt (Vereinigte Provinzen) mit Zweigkanälen nach Jalalpur und Mandha von 28,5 und 14,5 Meilen Länge; die Gesamtlänge der Nebenkanäle wird auf 210 Meilen geschätzt. Die Anlagekosten werden auf mehr als 4 Millionen Rupien veranschlagt. (The Board of Trade Journal.)

Die Maschinenfabrik Karl Krause feierte im Mai d. J. das Fest ihres fünfzigjährigen Jubiläums. Die Bedeutung der Firma insbesondere für die graphischen Gewerbe, Buchdruckerei, Buchhandel, Buchbinderei usw. ist bekannt. Bekannt ist auch, daß die Firma Weltruf genießt, und daß ihre Erzeugnisse beinahe über den ganzen Erdball Absatz finden. Auch der asiatische Kontinent ist in den Geschäftskreis dieser bedeutenden Firma einbezogen. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß an dem Ehrentage der Firma nicht nur Behörden, sondern auch insbesondere die Handelskammer und städtische Körperschaften feierlich vertreten sind. Die Inhaber der Firma zeigen bei dieser Gelegenheit, in welch prächtigem Verhältnis Personal, Beamte und Chefs des Weltbetriebes zueinander stehen. Unter anderem wurde für die Unterstützung der Arbeiter ein Kapital von 10 000 M. gestiftet.

Verlag von Hermann Paetel in Berlin. — Für die Redaktion verantwortlich: Dr. Vosberg-Rekow in Berlin. — Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.

